



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

## Concertation territoriale

### Séance plénière

#### Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

DATE DE LA REUNION

- Le bruit : méthode des simulations et 1<sup>ers</sup> résultats
- La (les) base(s) travaux : objectifs et premiers positionnements possibles
- L'alimentation électrique : stratégie et besoins en équipements
- Suite et fin de la présentation des tracés au 1/5 000<sup>e</sup> (cf. plénière du 27 mai 2010)
- Avancement du calage des tracés et de la comparaison des variantes sur tout l'itinéraire

Le 28 juin 2010

REDACTEUR

PROCHAINES REUNIONS

V. BERNARD

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
<b>Equipe projet</b>						
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	THOMAS Jérôme					
RFF	TETON Sophie					
RFF	DZIEDZICKI Jean-Marc					
RFF	TOUZI Fleur					
RFF	FIENGA Hélène					
Consult ind	SEREY-EIFFEL Philippe					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
MENSCOM	BERNARD Véronique					

Egis Rail	BREDEL Jean-Eric				
Egis Rail	LATROY Gérard				
Egis Rail	FISCHBACH Stefan				
Egis Environnement	LABARRAQUE Dorothée				
Egis Rail (concertation locale)	PLAT Marie-Hélène				
Egis Rail (concertation locale)	PEYRARD Fabien				

<b>Participants à la plénière</b>					
Garant de la concertation	PERIGORD Michel				
ALTRO	BERTRAND Guillaume				
ALTRO	BECHADE Jean-Claude				
ARS Poitou-Charentes	LE RALLIER Frédéric				
Association Barrage	TRICART Yvan				
Association Les Amis de la Terre Limousin	LAPLANTE Martine				
Association pour la sauvegarde de la Gartempe	GENET Paul				
Association Vigilance Saint-Jouvent	MULLER Maryvonne				
Association Vigilance Saint-Jouvent	PESCHER Daniel				
Chambre d'Agriculture de la Vienne	GUILLON Alain				
Conseil Général de la Vienne	PICHON Patrick				
Conseil Général de la Vienne	DUFOUR Helena				
Conseil Régional du Limousin	JARRY Mickael				

Conseil Général de la Haute-Vienne	TIXIER-IVANCIC Stéphanie					
Conseil Général de la Haute-Vienne	PERRACHON Franck					
CRPF Limousin	DIDOLOT François					
DRAC Limousin	SOYER Claire					
DREAL Limousin	BIROT Dominique					
DREAL Limousin	GUILLON Denis					
DREAL Poitou-Charentes	LOMONT Benoît					
DDT de la Vienne	DARDE Aurélien					
Fédération Départementale de la Pêche Vienne	ARRICOT Christian					
Fédération Départementale des Chasseurs de Haute-Vienne	MAURY André					
Grand Poitiers	MONANGE Maurice					
Limoges Métropole	PARROT Jean-Paul					
Limoges Métropole	DUMARQUEZ Stéphanie					
ONCFS	LEMOINE Cécile					
Région Limousin	JARRY Michaël					
Région Limousin	VANDENBROUCKE Gérard					
SAFER Poitou-Charentes	LENAERS Véronique					
SAFER Poitou-Charentes	GUILBARD Christian					
SNCF	LEZEAUD Didier					

SIEPAL	MOREAU Sylvie				
Ville de Limoges	DANIEL Jean				
Ville de Limoges	FOURGNAUD Frédéric				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	DU
<b>CR</b>	<b>MEN</b>	<b>2700</b>	<b>1</b>		<b>09/08/2010</b>

***Début de la réunion à 10 h 20***

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

***Introduction de la plénière, point sur la concertation et la consultation formelle et présentation de l'ordre du jour de la séance par Jean-Marc POUZOLS***

*cf. diaporama « Présentation Plénière pages 2 à 10 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

- Depuis le choix d'une Zone Préférentielle de Passage par le Comité des Financeurs en novembre 2009, les études ont pour objet la définition de solutions de tracé, leur analyse et leur comparaison. C'est le projet ainsi affiné progressivement qui sera présenté au prochain Comité des Financeurs cet été, puis à la consultation des acteurs cet automne.
- Depuis notre dernier rendez-vous, la définition à l'échelle 1/5 000 a donné lieu à des rencontres avec les élus, les riverains et les agriculteurs directement concernés. Une centaine de réunions se sont tenues, également réparties entre la Vienne et la Haute-Vienne, ce qui est logique puisque le linéaire de projet est quasiment équivalent dans chacun des deux départements.
- A partir de juillet 2010, nous continuerons d'échanger, autour des solutions qui émergent, sur des mesures d'insertion concernant notamment le bruit, le paysage et les rétablissements. Ces échanges permettront de définir encore plus précisément le projet.
- L'information du public s'est faite de façon large. Notre base d'abonnés à la newsletter est en croissance. Le *Courrier de la LGV n°4*, qui présente l'ensemble des cartes des tracés et variantes à l'échelle 1/25 000, est en cours de diffusion. Ce *Courrier* comprend également une enveloppe T et un formulaire qui permettent aux habitants de nous interpeler, de nous donner leur avis ou de nous questionner. L'ensemble des cartes est également disponible sur le site Internet [www.lgvpoitierslimoges.com](http://www.lgvpoitierslimoges.com), qui continue d'assurer par ailleurs la traçabilité de nos échanges (présentations faites aux ateliers et comptes rendus).

L'association **Barrage** s'excuse d'intervenir souvent en séance et précise que son intervention est bénévole, l'ensemble des frais étant à sa charge. Elle fait part de sa surprise concernant l'annonce des 100 réunions tenues. Cela signifie qu'il y a eu concertation et elle en félicite RFF. Toutefois, elle rappelle que si des rencontres ont eu lieu avec les élus et les populations, cela n'a pas été le cas partout, comme par exemple au Palais-sur-Vienne. Suite à ces rencontres conduites par RFF, elle s'étonne que 14 communes de la Vienne aient pris des délibérations contre le projet et qu'il n'en soit pas tenu compte.

RFF annonce que la concertation se passe bien, mais en Haute-Vienne, des demandes techniques ne trouvent pas de réponse : en particulier, la commune de Saint-Jouvent souhaiterait que la tranchée de 45 m devienne une tranchée couverte.

En tant qu'écologiste convaincu, l'association note que le bureau d'études Egis a sous-traité des études à des associations ou à des cabinets qui ont chacun rendu un rapport. Or, Egis en a présenté uniquement une synthèse dans laquelle il n'a pas jugé important de retenir les répercussions sur la zone Natura 2000 à Chamboret. Il est intéressant que les ateliers disposent de la synthèse, qui répond à un bon de commande de RFF, mais aient aussi accès aux rapports bruts. L'association demande s'il est possible ou non d'avoir accès à ces rapports.

Le Comité des Financeurs de novembre 2009 s'est prononcé plutôt en faveur de PT0 que de PL4 pour le raccordement aux voies existantes vers Limoges. L'association souligne que si le choix de PT0 a été fait, il avait également été dit qu'en cas de problème majeur la solution PL4 serait réexaminée. Elle attire l'attention sur le fait que le conseil municipal du Palais-sur-Vienne s'est prononcé sur l'impossibilité de PT0, en raison de la nécessité d'un deuxième viaduc, et demande le réexamen de PL4.

→ *Jean-Marc POUZOLS remercie l'association Barrage de n'avoir pas interrompu sa présentation introductive et note la grande liste de remarques émises. Il rappelle que la concertation a eu lieu, qu'elle est effective, que le déroulement en est retracé, que les échanges produisent des résultats qui sont présentés au fur et à mesure. Ces résultats ne peuvent être biaisés puisque des temps de contrôle sont prévus, comme celui de la consultation : les collectivités peuvent à cette occasion vérifier et réitérer leurs questions sur tous les sujets sur lesquels elles estimeront devoir le faire.*

*Sur le terrain, il existe effectivement deux registres d'expression : les questions portant sur « veut-on le projet ? » et celles portant sur : « si le projet est décidé, l'a-t-on étudié correctement et les solutions présentées sont-elles acceptables ? » Ces deux registres existent. RFF est chargé d'examiner le projet avec les Communes sur le registre « comment » : cela permet des échanges et la prise en compte d'un grand nombre de demandes, sachant bien sûr qu'il y a des impacts.*

*Le processus d'études et de concertation parallèle, tel qu'il est mis en œuvre pour le projet, implique le traitement des questionnements à l'avancement, en intégrant la prise en compte des réactions et l'évaluation de cette prise en compte. Des synthèses sont présentées mais l'ensemble des rapports ayant servi de sources aux synthèses sera présenté dans le dossier de consultation. Cette mise à disposition est d'ailleurs, pour ce qui concerne l'environnement, une obligation légale.*

*Sur le tracé à l'arrivée à Limoges, le Comité des Financeurs a retenu la solution PT0 passant par Le Palais-sur-Vienne. Cette solution doit encore être approfondie pour être présentée à la commune. Les ouvrages d'art sur le raccordement étant un peu complexes, il faut que RFF en ait une définition suffisamment précise. En particulier, des études portant sur la qualité des sols viennent d'être conduites et des éléments plus sûrs seront donc très prochainement disponibles.*

*En ce qui concerne les déblais sur la commune de Villemazet près de Saint-Jouvent, il s'agit effectivement d'un point sur lequel des questions se sont posées. Il faut poursuivre les analyses, les partager et trouver des compromis. Ce sont des questions normales, qui trouvent leurs réponses en concertation.*

**Présentation de la méthode des simulations et des premiers résultats bruit par Dorothee LABARRAQUE (Egis Environnement)**

cf. diaporama « Présentation Plénière pages 11 à 19 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

En préambule, Dorothee LABARRAQUE rappelle que, le travail du bureau d'études Egis ayant été mis en cause par l'association Barrage, il est nécessaire d'avoir les documents avant de porter un jugement. Elle rappelle également que la totalité de l'information présentée en 2009 a été intégrée dans les études ; le cas de la zone Natura 2000 cité a été discuté avec la DREAL. Elle invite l'association Barrage à lire les pièces techniques dans lesquelles les choix sont explicités et propose de repreciser, en fin de réunion si l'association le souhaite, de quelles pièces il s'agit.

**L'association Barrage** indique avoir lu la pièce et considère que les arguments sont nettement insuffisants par rapport à ce que demande l'Europe.

→ Dorothee LABARRAQUE précise que ce point sera traité de nouveau dans le dossier d'incidence de l'étude d'impact.

**L'association Altro** s'inquiète de voir à l'écran l'indication de 30 trains par jour. Elle rappelle qu'Altro préconise des services transversaux qui conduisent à dépasser largement les 30 trains par jour.

→ Jean-Marc POUZOLS explique qu'il est prévu 2 fois 12 trains (soit 24 trains par jour, deux sens confondus) à la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges. A l'horizon 20 ans, les 30 trains par jour représentent une enveloppe crédible, certains scénarios de trafic donnant même 4 trains de moins. Pour les analyses acoustiques, ces 4 trains de moins (2 par sens) pèsent peu. Ce sont donc des estimations hautes, mais restant plausibles, qui sont retenues.

**L'association Les Amis de la Terre** demande pourquoi une hypothèse Duplex est retenue alors qu'il est prévu des TGV© Atlantique.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que les signatures bruit des TGV© Atlantique à 300 km/h<sup>1</sup> ou des Duplex à 320 km/h sont similaires.

*Reprise de la présentation.*

- Dorothee LABARRAQUE expose la méthodologie pour l'établissement de l'état initial bruit, basé sur des mesures sur sites. 30 points de mesures fixes de 24 heures ont été réalisés dans des emplacements représentatifs des zones habitées proches du tracé.
- De premiers résultats sur cartes, portant sur le secteur de Bussière-Poitevine, sont présentés à titre illustratif de la démarche globale.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** souhaite revenir sur le tableau indiquant le lieu-dit Maisons-Neuves. Elle s'étonne de ce choix pour les mesures initiales, du fait du grand éloignement de ce lieu-dit par rapport au projet. Les chiffres présentés sont par ailleurs repris dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau.

→ Dorothee LABARRAQUE explique que les mesures initiales ont été programmées sur des sites divers et représentatifs, de manière à caractériser l'ambiance sonore existante.

---

<sup>1</sup> La vitesse des TGV© Atlantique est limitée à 300 km/h

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** demande confirmation du fait qu'il s'agit bien de mesures sans la LGV. Elle demande si les mesures avec la LGV prendront en compte le cumul des bruits, en rappelant que l'Europe souhaite limiter la vitesse des trains à 250 km/h.

→ *Dorothee LABARRAQUE confirme que ce sont des mesures initiales, sans le projet. Elle explique que la réglementation porte sur la prise en compte de la seule contribution de la LGV. Par ailleurs, aucun outil ne sait modéliser des contributions sonores d'origine diverses.*

→ *Jean-Marc POUZOLS précise, sur le point portant sur la limitation de la vitesse des trains, que des groupes de pression portent peut-être ce discours, mais qu'il n'en existe aucune traduction en cours dans une directive européenne. De nombreux pays d'Europe, comme la France, l'Espagne ou l'Italie, ont des réseaux ferroviaires qui permettent des vitesses supérieures à 250 km/h.*

→ *Dorothee LABARRAQUE ajoute que la modélisation prend en compte l'impact maximal.*

**L'association Barrage** souhaite revenir sur l'exemple du site de Maisons-Neuves à Saint-Jouvent. Il a été dit à RFF qu'il s'agit d'un cas particulier, qui n'est pas représentatif. Saint-Jouvent est en effet une commune archi-calme. Les mesures doivent donc être reprises. Elle demande également si les études de bruit intégreront des moyennes ou des pics.

→ *Dorothee LABARRAQUE rappelle que le choix des sites pour les mesures initiales n'a pas d'impact sur le modèle.*

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que s'il s'agit d'un cas particulier, il faut avoir en tête que l'option prise systématiquement est le niveau de protection qui correspond aux ambiances sonores pré-existantes les plus calmes.*

→ *Dorothee LABARRAQUE explique que les calculs s'opèrent sur des valeurs moyennes entre 6 h et 22 h.*

**ARS Poitou-Charentes** rappelle que l'Autorité Environnementale devra rendre un avis sur l'étude d'impact. L'ARS souhaite pouvoir disposer de l'approche réglementaire en matière acoustique mais également d'une approche plus fine quand le dossier sera constitué, notamment pour ce qui concerne la prise en compte de pics. L'ARS insiste sur l'importance, lorsque l'état initial sera qualifié, de rattacher les sources et d'expliquer pourquoi le choix de Saint-Jouvent a été fait. Il faudra permettre d'apprécier l'écart et, au regard de cela, quantifier l'effet de l'écart du point de vue sanitaire, selon l'impact diurne considéré comme une gêne et l'impact nocturne qui, en termes sanitaires, est plus sensible car il y a des risques d'éveil.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** demande formellement que les mesures soient refaites pour le passage sur Saint-Jouvent.

→ *Jean-Marc POUZOLS propose, pour parfaire rapidement l'information, que les fiches de mesures présentant concrètement les localisations soient transmises.*

**Présentation des objectifs et des premières possibilités d'implantation pour la ou les bases travaux par Jean-Eric BREDEL (Egis Rail)**

cf. diaporama « Présentation Plénière pages 20 à 40 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Les équipements ferroviaires constitutifs d'une LGV sont composés de la voie (rails, traverses, ballast), des installations fixes de traction électrique (poteaux, armement, caténaires), des éléments d'alimentation en énergie électrique (sous-stations, postes...), ainsi que des équipements de signalisation et de télécommunications (mâts de télécommunication, cuivres, fibres optiques, etc.).
- La stratégie d'approvisionnement privilégie l'approvisionnement par trains des composants les plus conséquents, c'est-à-dire ceux de la voie (rails, traverses et surtout ballast) et par route des composants qui sont plus limités (énergie, signalisation et télécommunication).
- Ces deux aspects influent sur le positionnement de la base travaux : elle doit disposer notamment d'un raccordement au réseau ferré national et d'un raccordement au réseau routier. D'autres éléments la dimensionnent également : les questions environnementales, le positionnement sur le linéaire du projet (qui influe sur l'organisation du chantier), la topographie du terrain d'accueil qui doit être la plus plate possible, etc.
- Sur ces bases, RFF a étudié 12 sites possibles, dont 1 existant (faisceau de Ventenat à Limoges). Sur la base de critères environnementaux, fonctionnels et techniques, trois solutions se dégagent : Fleuré (Dienné), Persac et le faisceau de Ventenat (pour une base travaux allégée). Ces possibilités, ainsi que leur comparaison multicritères, sont présentées.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** demande la distance d'implantation des mâts GSM-R.

→ Jean-Eric BREDEL répond que ces mâts sont implantés en moyenne tous les 4-5 km, leur inter-distance dépendant de la topographie.

**Un participant** demande ce que signifie le terme ERTM-S.

**L'association Barrage** s'étonne que ce qui concerne le soubassement de la voie ne soit pas présenté.

→ Jean-Eric BREDEL confirme que les besoins de matériaux pour la partie génie civil préliminaire (couches et sous-couches) de la plateforme ne font pas partie de l'objet de la présentation du jour qui ne porte que sur les équipements ferroviaires.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que le standard ERTM-S est un standard européen permettant à tous les trains européens de circuler sur tous les réseaux ainsi équipés. Il confirme également que la présentation porte sur la ou les bases travaux pour les équipements ferroviaires qui sont implantées une fois le génie civil réalisé, ce qui explique que les besoins pour les remblais, déblais et la plateforme ne fassent pas partie de la présentation.

**La DREAL Poitou-Charentes** souhaite des précisions sur les lieux d'approvisionnement en matériaux et demande si des réflexions sont engagées avec les professionnels des carrières.

→ Jean-Eric BREDEL explique que tous les composants de la voie sont homologués par RFF et la SNCF ; en conséquence, seules quelques carrières homologuées peuvent fournir les matériaux. Par ailleurs, ces éléments sont définis dans les marchés de travaux et le panel des solutions est vaste. Dans le principe, il s'agit de minimiser les transports de ces matériaux pour minimiser les contraintes et optimiser les coûts.

**L'association Les Amis de la Terre** explique avoir entendu autre chose dans la remarque de la DREAL. La question est : avez-vous déjà contacté des carrières du Limousin et de Poitou-Charentes ?

→ Jean-Eric BREDEL répond que pour le ballast aucun contact n'a été établi puisque seules des carrières homologuées peuvent fournir ces matériaux. Cependant des contacts ont été pris avec certaines carrières pour des besoins génie civil.

**La DREAL Poitou-Charentes** indique qu'il conviendra de tenir compte dans le calendrier du projet des délais d'instruction des éventuels dossiers qui seraient déposés, au titre de la législation sur les installations classées, par les carrières répondant aux besoins en matériaux.

**L'association Barrage** indique qu'il y a une confiance absolue une fois la plateforme et les ouvrages d'art réalisés. Ce qui inquiète la population, ce sont les tonnes et les tonnes de gravats déplacés pour la plateforme. Elle demande si ce travail nécessite lui aussi des bases travaux et la manière dont les matériaux seront acheminés.

→ Jean-Marc POUZOLS explique que la plateforme représente des volumes importants de remblais et de déblais. La logique veut que ces matériaux soient déplacés sur des distances les plus courtes possibles. Il s'agit de plusieurs millions de mètres cubes ; on cherche donc à limiter le rayon d'action des engins donc à déplacer des déblais pour constituer des remblais adjacents ou très proches. C'est pourquoi le chantier est divisé en plusieurs lots (division du projet en plusieurs sections de travaux) indépendants. Ainsi, le chantier de terrassement n'est pas du tout conduit comme celui des équipements objet de la présentation, qui est à long rayon d'action

**La DREAL Poitou-Charentes** demande que soit précisée l'échelle de représentation du schéma de la base travaux de Villersexel.

→ Jean-Eric BREDEL indique que le rectangle représentant la base travaux projetée est long de 1,2 km et que la superficie d'une base travaux représente de 30 à 35 hectares.

→ Jean-Marc POUZOLS précise qu'il est recherché un terrain le plus plan possible car plus les besoins de terrassement sont importants pour réaliser la base travaux plus le coût est élevé, mais également plus cela pose de problèmes environnementaux.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** fait remarquer que le positionnement envisagé à Fleuré coupe deux routes.

→ Jean-Marc POUZOLS insiste sur le fait qu'à ce stade de l'analyse, les conditions d'organisation restent encore extrêmement théoriques. Sur Fleuré en particulier, il existe probablement plusieurs solutions. Le secteur se trouve à proximité de la voie ferrée existante, de la RN147, proche du projet, avec une topographie très plate, mais diverses configurations sont certainement possibles. Par ailleurs, le positionnement présenté se trouve près d'une des variantes de tracé (Nord La Cope) et nécessitera un raccordement plus long à la LGV si c'est la solution Sud La Cope qui est finalement retenue. Le raccordement se trouve très près de la ligne existante, mais il serait également possible de positionner la base travaux le long de la future LGV.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** exprime son inquiétude pour le lieu-dit La Chandelière, dont l'accès est coupé par la base travaux et demande si RFF est obligé de rétablir la route pendant les travaux.

→ Jean-Eric BREDEL confirme que, dans cette hypothèse, l'accès actuel serait intercepté mais la route évidemment rétablie. Dans tous les cas, le rétablissement des dessertes est garanti.

**L'association Barrage** précise que la base travaux fonctionnant nuit et jour, il faut imaginer la situation pour les personnes qui habitent à La Chandelière. Elle souhaite également savoir ce que devient la base travaux une fois le chantier terminé.

→ Jean-Eric BREDEL indique que lorsque des habitations se trouvent ainsi à proximité, la solution peut être la construction d'un merlon de protection, ce qui a été réalisé par exemple à Villersexel (LGV Rhin-Rhône) dans un cas similaire. Les bases travaux sont des équipements « industriels » fonctionnant effectivement en 3 x 8. Il y a des trains qui arrivent et repartent et des activités réalisées sur cette base.

→ Jean-Marc POUZOLS ajoute que les bases travaux sont régies par le régime des installations classées soumises à autorisation, ce qui implique également des contrôles.

→ Jean-Eric BREDEL précise que la réutilisation de la base travaux est à discuter avec les acteurs locaux. De plus, dans certains cas, les bases travaux sont réutilisées comme base maintenance de la LGV. Par exemple, à Villersexel, la base travaux sera réutilisée, selon les souhaits des collectivités, en partie pour un contournement routier et en partie pour la réalisation d'une ZAC. Il ajoute que sur la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, les collectivités ont été en concurrence pour obtenir la base travaux sur leur territoire et que les relations humaines à Villersexel tout comme les retombées économiques de la base travaux pour la commune sont favorables.

→ Jean-Marc POUZOLS indique que d'autres cas se présentent : par exemple, sur la LGV Est européenne, une base travaux a été totalement démantelée à l'issue des travaux.

**La Chambre d'Agriculture de la Vienne** indique que l'implantation possible à Fleuré semble se trouver en dehors de la ZPP retenue. Elle connaît bien le site des Châteliers, qui pourrait se trouver complètement concerné. Elle souhaite savoir quel est le niveau d'information donné localement sur les lieux possibles d'implantation.

→ Jean-Marc POUZOLS explique que RFF présente les résultats des études qui ont porté sur un certain nombre de sites possibles. Le site en question apparaît, selon les analyses, comme le plus favorable du secteur. Le choix est fait de commencer les discussions sur le site le plus favorable sans lancer d'autres discussions, dans un premier temps, sur les autres sites, sachant qu'ils sont tous, en termes techniques et en termes d'impacts, très différents.

**La DREAL Poitou-Charentes** attire l'attention sur la fin de vie de la base travaux. Elle indique qu'elle agit régulièrement auprès des communes sur les effets de la multiplication des ZA sur l'usage et la gestion économe des sols, en insistant sur la non-concurrence avec l'activité agricole. Il ne faudrait pas, insiste-t-elle, que la réutilisation de la base travaux donne par la suite l'occasion de faire des projets disproportionnés avec les besoins locaux.

**L'association pour la sauvergarde de la Gartempe** demande pourquoi les bases travaux déjà existantes ne sont pas privilégiées.

→ Jean-Eric BREDEL indique que ces implantations ont été étudiées et qu'une solution de réutilisation d'infrastructure va être présentée sur le faisceau de Ventenat.

**La Chambre d'Agriculture de la Vienne** demande si des contacts locaux sont déjà pris et attire l'attention sur l'impact local sur l'agriculteur des Châteliers.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que les contacts sont en cours

**L'association Barrage** regrette que les informations soient apportées au fur et à mesure. Les bases chantier vont impacter des surfaces importantes et il serait important de disposer d'une vue d'ensemble de tous les impacts plutôt que d'amener les choses petit bout par petit bout pour faire avaler la pilule au fur et à mesure. Elle rappelle que la concertation informe sur l'avancement et qu'il est prévu que les acteurs soient associés le plus possible.

→ Jean-Marc POUZOLS explique que la base travaux n'est pas une question neuve ; elle a été abordée dès les premières réunions de concertation en 2008. En revanche, on ne sait préciser les possibilités d'implantation que lorsque les tracés commencent à être définis. Cela fait longtemps que ces 30 hectares sont évoqués. En raison de l'impact qui ne concerne cependant que la durée du chantier, des problématiques de voisinage, du fonctionnement quasi-industriel mais aussi très contrôlé, une base travaux présente un certain nombre d'inconvénients et RFF en convient évidemment. Mais il y a plusieurs façons de reconverter une base travaux : du démantèlement au changement d'usage, il existe un large panel de solutions intermédiaires.

**L'association Les Amis de la Terre** demande si l'agriculteur est indemnisé lorsque la surface lui revient ensuite. Elle estime que ce serait une plaisanterie de penser qu'une terre ainsi décapée reste une terre cultivable.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que l'occupation dure pendant toute la période de travaux. La terre restituée est effectivement largement remaniée : pour cela, selon des procédures négociées, il est réalisé une approche du manque à gagner pour l'exploitant sur plusieurs années, c'est-à-dire jusqu'à ce que les rendements soient revenus à la normale.

**L'association Barrage** souhaite revenir sur la proposition d'implantation à Persac. Une ligne ferroviaire est prévue pour raccorder la base travaux. Elle implique la traversée du ruisseau qui se fera, vu la topographie, par un remblai qui aura des impacts, ce qui est très regrettable en raison de l'aspect provisoire de cette ligne.

→ Jean-Eric BREDEL précise que les bases travaux sont souvent, pour partie, réutilisées en bases de maintenance pour la LGV. Dans ce cas-là, le raccordement conserve toute sa pertinence. La solution remblai est vraisemblable mais, pour cette solution, tous les enjeux environnementaux restent encore à étudier de manière fine.

**L'association Barrage** souligne que le faisceau de Ventenat se trouve en zone urbaine avec trois lycées à proximité et près de 3 000 élèves.

→ Jean-Eric BREDEL indique qu'il s'y trouve effectivement un lycée et un centre de formation. Le site de Ventenat est assez contraint et en site périurbain, il y manque un accès routier lourd et des aires pour que les entreprises puissent travailler.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que le lycée se trouve un peu plus au Sud vers Puy-Imbert. Les élèves ne traversent pas le triage aujourd'hui fort heureusement, et ce ne sera pas le cas demain non plus. Une base travaux induit cependant des circulations routières supplémentaires, auxquelles, l'association Barrage a raison de le souligner, il faudra faire attention.

**La Chambre d'Agriculture de la Vienne** demande si la base travaux de la pose de la ligne est indépendante de celle du génie civil et, dans ce cas, où et comment fonctionnerait cette dernière.

→ Jean-Marc POUZOLS explique que le chantier de génie civil (terrassements et ouvrages d'art) est découpé en lots, chaque lot possédant son organisation propre et ses installations de chantiers plus modestes que pour les équipements ferroviaires et dispersées le long de la ligne. Les équipements ferroviaires nécessaires à la ligne à grande vitesse sont principalement posés par voie ferroviaire et nécessitent un (ou 2) lieu(x) pour assurer cette pose : la base travaux.

**La Chambre d'Agriculture de la Vienne** demande quel serait l'impact de ces bases travaux génie civil sur le foncier et les activités agricoles.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que, le plus souvent, il est possible de loger les équipements de chantier dans les emprises ou de manière toute proche au moyen d'occupations temporaires. Gérard LATROY, qui a travaillé

sur le chantier de la LGV Est Européenne précise que des installations de chantier génie civil d'environ 4 à 5 hectares sont nécessaires pour un lot de travaux de 25 à 30 km. Il y a également, pour chaque ouvrage d'art important (exemple du viaduc de la Vienne par exemple), une petite installation de chantier.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** demande si une seule base travaux sera implantée pour la pose de voie et des équipements.

→ Jean-Marc POUZOLS informe sur les deux solutions envisagées : une seule grande base travaux ou l'utilisation du faisceau de Ventenat auquel il faudrait adjoindre une autre base travaux ailleurs sur le linéaire du projet.

**Présentation de la stratégie d'alimentation et des besoins en équipements (sous-stations) pour l'alimentation électrique de la LGV par Jean-Eric BREDEL (Egis Rail)**

cf. diaporama *Présentation Plénière pages 41 à 49* ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Les lignes nouvelles à grande vitesse sont alimentées en 25 000 Volts monophasé. L'alimentation provient du réseau électrique de RTE par le biais de postes d'interconnexion. Des postes de mise en parallèle sont notamment nécessaires sur la LGV pour garantir une alimentation électrique continue et éviter les chutes de tension.
- 5 scénarios de besoins en sous-stations et de positionnement de ces équipements sur le projet sont aujourd'hui identifiés. RTE va être sollicité pour étudier la faisabilité d'alimentation des sous-stations identifiées, étudier leur raccordement au réseau très haute tension (THT) et estimer le coût des différents scénarios. Sur ces bases, RFF pourra faire un choix sur la stratégie d'alimentation de la LGV.

**L'association Barrage** demande si les sous-stations sont prévues pour une voie ou pour deux voies.

→ Jean-Eric BREDEL indique que les sous-stations seront prévues pour permettre la circulation de 3 TGV<sup>©</sup> sur la ligne en même temps. Il n'y aurait effectivement pas besoin de postes de mise en parallèle (comme cela est exigé avec deux voies). Néanmoins, le principe du sectionnement, tel qu'il est présenté, est identique avec une ou deux voies.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** demande si le passage du TGV<sup>©</sup> a des répercussions sur l'alimentation électrique des riverains.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que l'alimentation s'opère à partir du réseau électrique de RTE, qui doit assurer un courant de qualité satisfaisante pour le TGV<sup>©</sup> et en même temps pour les habitants, les industriels du secteur, etc.

**L'association Barrage** demande confirmation du fait que, dans le scénario 1, la capacité de RTE doit être assez considérable.

→ Jean-Marc POUZOLS confirme. Il indique également que le positionnement des sous-stations électriques est relativement souple : elles peuvent être implantées à proximité immédiate de la ligne THT mais, pour des raisons environnementales notamment, cela peut varier à quelques centaines de mètres près.

**Fin de la matinée.**

**Reprise de la plénière : 14h05**

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

- Les participants sont invités à se répartir dans deux salles (une Vienne et une Haute-Vienne) pour les présentations des cartes de calage du tracé au 1/5 000. Il s'agit de cartes qui n'avaient pas pu être présentées lors de la plénière du 27 mai 2010 car les études et la concertation n'étaient alors pas suffisamment avancées.

**Echanges des sous-ateliers : 14 h 15 à 15 h 15**

*Sont retranscrits ci-après les thématiques d'échanges.*

**Secteur de Fleuré à Persac (Vienne)**

*Présentation par Philippe SEREY-EIFFEL et Marie-Hélène PLAT (concertation territoriale), Dorothee LABARRAQUE pour les questions portant sur l'environnement*

Les échanges portent sur :

- la distance du tracé au bâti le plus proche ;
- les situations des exploitants agricoles les plus directement concernés sur les communes de Persac et Fleuré, ces exploitants se trouvant également dans l'aire d'étude du projet de RN147 à 2 x 2 voies ;
- l'articulation des études entre la LGV et la RN147, les enjeux du jumelage et l'avancement des deux projets (souhaits de mutualisation et de traitement conjoint de l'insertion réitérés par les participants) ;
- l'avancement des études environnementales (rappels sur le fait que les études reposent sur deux années d'observation – printemps-été 2009 et 2010 – et sur la poursuite de ces analyses également dans la suite des études) ;
- situations possibles de la base travaux et des sous-stations électriques.

**Secteurs de Saint-Jouvent (Haute-Vienne)**

*Présentation par Jérôme Thomas et Fabien Peyrard*

Les échanges portent sur :

- les raisons qui conduisent à proposer au Comité de Financeur le choix de la variante Sud La Boisserie
- la hauteur du remblai et la profondeur du déblai dans la zone de Villemazet ; l'association Vigilance Saint-Jouvent demande que soit mise à l'étude une solution de passage en tunnel ou tranchée couverte
- l'incidence du projet sur l'écoulement des eaux ; les associations craignent que des phénomènes similaires à ceux observés dans le sud de la France se produisent sur cette zone
- les rétablissements routiers et la manière dont RFF les envisage
- le besoin de connaître le tracé au-delà de Saint-Jouvent, de Chaptelat au Palais-sur-Vienne

**Présentation de l'avancement du calage des tracés et de la comparaison des variantes sur l'ensemble de l'itinéraire (Haute-Vienne puis Vienne) par Christophe HUGOT**

*cf. diaporama Présentation Plénière pages 50 à 132 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

- Après un rappel sur les trois étapes de la concertation (étape 1 : novembre à mai 2010, identification des variantes possibles ; étape 2 : depuis avril 2010, comparaison des variantes et calage du tracé au mètre près – mais qui pourra encore être ajusté ; étape 3 : à partir de juillet 2010, présentation des résultats des comparaisons et échanges sur les premières mesures d'insertion – notamment bruit, paysage et

rétablissements), l'état d'avancement des comparaisons du tracé et des variantes sur l'ensemble du linéaire du projet est présenté, en premier lieu pour la Haute-Vienne, en second lieu pour la Vienne.

**L'association Barrage** considère que toutes les solutions présentées sont de mauvais choix, les tableaux de comparaison montrant partout des sensibilités fortes. Elle juge que RFF passe au plus mauvais endroit.

→ *Christophe HUGOT indique que l'impact est nécessairement fort sur les critères agriculture et sylviculture, la LGV traversant des exploitations.*

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle que les couleurs des sensibilités doivent être relativisées, d'abord parce qu'elles renvoient à des tableaux d'analyses plus précis, ensuite parce que cela ne doit pas se comparer aux tableaux de comparaison des ZPP présentés en Etape 1, qui, rappelle-t-il, avait déjà permis quant à elle de s'écarter des zones les plus sensibles.*

**L'association Barrage** revient sur le fait que RFF n'est pas venu débattre de la variante PL4 au Palais-sur-Vienne. RFF est entré au Comité des Financeurs avec deux choix (PL4 et PT0) et l'association indique n'avoir jamais eu les raisons techniques du choix final de PT0. Elle demande à ce que le choix PL4 soit remis en piste.

→ *Christophe HUGOT rappelle que le raccordement PL4 avait des impacts très importants sur le bâti et des contraintes très importantes en raison de la difficulté à élargir le tunnel de la Bastide.*

→ *Jean-Marc POUZOLS s'inscrit en faux avec le commentaire de l'association : les éléments de comparaison ont été apportés et ils sont disponibles. L'association doit s'y reporter.*

**Jean-Marc POUZOLS** conclut la réunion en rappelant que la concertation et les analyses se poursuivent durant l'été sur les tracés et variantes et souhaite un bon retour aux participants.

**Fin de la plénière : 16 h 10**