



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Réunion des ateliers thématiques (plénière et sous-groupes)

Compte-rendu de la réunion

OBJET DE LA REUNION

L'avancement du projet
Le bilan des contributions reçues sur le dossier de l'étape 2
Point d'avancement des études techniques et environnementales de l'étape 3
Présentation de la maquette 3D en sous-groupes

DATE DE LA REUNION

Limoges, le 30 juin 2011

REDACTEUR

N. CAMOUS

PROCHAINES REUNIONS

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

Equipe projet

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
RFF	LEPRINCE Stéphane					
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	TETON Sophie					
RFF	THOMAS Jérôme					
RFF	TOUZI DIT TERZI Fleur					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
MENSCOM	BERNARD Véronique					
MENSCOM	CAMOUS Nicolas					
ARCADIS	DESCAMPS Pierre					
ARCADIS	DIEUTEGARD Gérard					
ARCADIS	RUSSO Rita					

Participants à l'atelier						
Garant de la concertation	PERIGORD Michel					
ADE 86-87	DE MONVALLIER Hervé					
ADE 86-87	LAGRANGE Pierre					
ADE 86-87	LAURENTIE François					
ADE 86-87	MAINGUY Louis-Marie					
ADE 86-87	PATRIER Michel					
Agglomération de Brive	PIRES Gilbert					
ALTRO	BERTRAND Guillaume					
ALTRO	CANIAUX Michel					
ALTRO	GRIMAL Chantal					
ALTRO	LAPLAUD Jean-Claude					
Limousin Nature Environnement, membre de la CRI	CHEVALLIER Christian					
Association Barrage, membre de la CRI	CHAUFFIER Jean-Pierre					
Association Vigilance Saint-Jouvent, membre de la CRI	MARIAUX François					
Association Vigilance Saint-Jouvent, membre de la CRI	MULLER Maryvonne					
CCI Limoges	COLOMBIER Antoine					
CCI Limoges	LAVERGNE Jean-Yves					
CCI de la Vienne	LE RONCE Bertrand					

CCI de la Vienne	MOVELLAN Catherine					
Chambre d'agriculture 86	ARLOT Anthony					
Collectif anti LGV Poitiers-Limoges	PERRIN Philippe					
Conseil Général de la Haute-Vienne	LEBLOIS Jean-Claude					
Conseil Général de la Haute-Vienne	TIXIER-IVANCIC Stéphanie					
Conseiller municipal Peyrilhac, membre de la CRI	BAYLE Marcel					
Coordination des Riverains et Impactés (CRI)	LAFAYE Stéphane					
DREAL Limousin	BUGE Francis					
DREAL Limousin	TERRACHER-BEARD Dominique					
DRAC Limousin	SOYER Claire					
DREAL Poitou- Charentes	Patrick LAURENCON					
DREAL Poitou- Charentes	COSTA Pascal					
DREAL Poitou- Charentes	JOURDAIN Sophie					
EPTB Vienne	MALRAISON Cédric					
Fédération départementale des chasseurs Haute- Vienne	MAURY André					
Fédération régionale des Chasseurs du Limousin	JAUNAY Emeline					

Grand Poitiers	DELPÉRIE Isabelle				
Limoges Métropole	BROUARD Bertrand				
Limoges Métropole	PARROT Jean-Paul				
Région Limousin	JARRY Mickaël				
Région Limousin	GANGLER Jacques				
Région Limousin	LATHIÈRE Emmanuel				
SAFER Poitou-Charentes	LENAENS Veronique				
SDPPR Haute-Vienne	De MONVALLIER Jean				
STAP 87	GRENNERAT Sophie				
Ville de Limoges	DANIEL Jean				
Ville de Limoges	BOULEGE Claude				
Ville de Limoges et Conseil Général Haute-Vienne	DESTRUHAUT Stéphane				
TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	DU
CR	MEN	2729	1		08/09/11

Début de la phénière : 9 h 45

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence à cet atelier thématique, qui fait suite à celui de novembre 2010. Il présente l'ordre du jour de la réunion en précisant que la deuxième partie de la réunion sera consacrée à des présentations de la maquette 3D du projet, en sous-groupes départementaux, car le projet se définit de manière de plus en plus détaillée et aboutit progressivement à l'identification des mesures d'accompagnement locales.

La présentation de l'avancement du projet par Jean-Marc POUZOLS

cf. diaporama pages 3 à 6 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Le principe du tracé a été acté à l'été 2010 et sa définition précise se poursuivra jusqu'à la fin des études ;
- Parmi les éléments importants survenus depuis le dernier atelier thématique, le plus important est l'avancement décisif sur le projet de LGV SEA (avec l'accord sur le financement au printemps et la signature du contrat de concession). La réalisation de la liaison à grande vitesse Tours-Bordeaux donne donc aujourd'hui tout son sens au projet Poitiers-Limoges. Le lien entre LGV SEA et LGV Poitiers-Limoges est traduit dans un protocole joint à la convention de financement de la LGV SEA.
- Le processus d'études est désormais bien connu et fait intervenir deux décisions ministérielles. L'enquête publique est prévue à l'automne 2012 ;
- Concernant le calendrier, une V1 du dossier d'enquête est aujourd'hui en cours de finalisation.

L'association Vigilance Saint-Jouvent demande où en est l'étude de solutions alternatives. Celle-ci, pourtant demandée depuis 2009, n'a jamais été présentée, alors que l'on a besoin de comparer deux choses. Le président de la SNCF lui-même dit que ce projet ne sera pas rentable.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle que le débat public a présenté, en son temps, les différentes solutions alternatives. Il a bien entendu la demande récurrente d'études sur les solutions alternatives et précise que celles-ci seront récapitulées dans le cadre du dossier d'enquête publique, qui expliquera quelles étaient les autres solutions envisagées et pourquoi elles ont été écartées. Il ajoute que ces études ont été mises à disposition au moment du débat public et que leurs conclusions sont toujours valides.*

L'association Barrage précise que les choses ont évolué depuis le débat public de 2006. Les prévisions de trafic ont notamment été revues à la baisse (de 2,4 à 1,9 million de passagers/an). Les études comparatives sont donc à refaire maintenant.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que les conclusions du débat public affichaient des analyses de trafics homogènes avec celles d'aujourd'hui et que les évaluations n'ont pas évolué de manière substantielle. RFF travaille à récapituler ces éléments dans le cadre du dossier d'enquête mais il n'y a pas de changement substantiel depuis le débat public, et les questionnements sont d'ailleurs eux aussi restés en droite ligne de ceux évoqués lors du débat public.*

L'association Barrage répond que les propos sont contradictoires : on dit que les chiffres changent mais on ne les prend pas en compte.

→ *Jean-Marc POUZOLS répète qu'ils n'ont pas changé de manière substantielle.*

L'association Limousin Nature Environnement demande s'il est possible d'apporter son propre dossier au dossier d'enquête publique, car il existe une alternative au projet de LGV PL avec la ligne POLT. Par ailleurs, une étude européenne montre qu'aucune LGV n'est rentable. Il souhaite donc avoir la possibilité de faire un dossier.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que le dossier porté par le maître d'ouvrage est celui fait à l'occasion du débat public. Il y a toutefois la possibilité, pour tout tiers intéressé, de présenter un dossier devant la commission d'enquête publique. Mais le dossier d'enquête publique engage le maître d'ouvrage et il est de sa responsabilité. Il ne peut donc y avoir d'apport extérieur. Pour autant, le principe de l'enquête publique est bien de confronter les avis et chacun a toute latitude pour faire valoir ce qu'il souhaite devant la commission d'enquête.*

Un conseiller municipal de Peyrilhac estime que ces éléments doivent venir de chez RFF, également maître d'ouvrage du projet POCL. Il rappelle qu'un courrier a été adressé en 2009 à M. le garant de la concertation et qu'il n'y a toujours pas eu de réponse à ce jour. En tout état de cause, la réalisation probable de la LGV POCL, par Vierzon, modifie la donne et il considère que RFF ne peut pas dissocier les projets.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle les obligations qui sont celles de RFF dans le cadre du dossier d'enquête publique. Le maître d'ouvrage a notamment l'obligation de justifier de la pertinence du projet. Par ailleurs, il constate que certains évoquent depuis longtemps des études alternatives, des solutions alternatives, des demandes de justifications... et que l'on répète souvent les mêmes choses. Il demande alors à ces personnes de préparer une note précise et argumentée sur le sujet et propose d'organiser un temps d'échanges spécifique sur ce point.*

Le conseiller municipal de Peyrilhac indique qu'il a écrit officiellement et qu'il n'a pas eu de réponse. Il précise que le Grenelle demande que l'on démontre que les alternatives ne sont pas possibles.

L'association Limousin Nature Environnement, précise que cette étude de solutions alternatives a été demandée par le Conseil régional de Poitou-Charentes.

Un représentant de l'association Barrage estime que, ordre du jour ou pas, RFF doit dire ce qu'il en est de ces solutions alternatives. La donne a changé, le rapport MARITON indique notamment que le trafic des lignes à grande vitesse, estimé à 38,7 millions de voyageurs, est finalement de 19,2 millions.

La Coordination des Riverains et Impactés (CRI), rappelle que l'on a donné, concernant la LGV PL, un chiffre de 1,4 million de voyageurs et un chiffre de 1,9 million (fin mai 2011) : lequel est le bon ?

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que les estimations sont celles des derniers chiffres communiqués. Le processus d'études a permis d'affiner progressivement les estimations et des corrections ont été introduites au fur et à mesure. Le parti pris de RFF est dès lors de régler les hypothèses sur les estimations les plus sûres possibles.*

Un représentant de l'association Barrage demande si RFF confirme les 1,9 million de voyageurs, et si la rentabilité du projet est donc moins importante que prévue.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond par l'affirmative sur les 1,9 millions (pour le trafic Paris-province en situation de référence 2007) et ajoute que tous les éléments ont été communiqués aux partenaires.*

La CRI, demande quel est le coût exact du projet : 1,6 Md€ ou 2,4 Md€ ?

→ *Jean-Marc POUZOLS indique que le coût du projet est de 1,56 Md€, et que les 2,4 Md€ ne sont pas une estimation du coût du projet mais un des éléments de calcul socio-économiques.*

La CRI, considère ces chiffres comme contradictoires car ils ne sont pas les mêmes d'une semaine sur l'autre.

Un intervenant demande que l'on donne le prix au km du projet par rapport à d'autres LGV, car la disponibilité insuffisante des ressources publiques demande à ce que l'on ferme les lignes qui ne sont pas rentables.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que le coût de la LGV, avec une section de voie unique, est d'environ 14 M€/km soit 15 à 20 % de moins qu'un projet à 2 voies. Ce choix a été fait afin d'optimiser l'infrastructure par rapport aux services apportés. A titre de comparaison, le projet de LGV SEA présente un coût de 17 M€/km, la LGV Méditerranée de 20 M€/km et la LGV PACA de 30 M€/km, voire plus.*

L'association Vigilance Saint-Jouvent indique que le coût de la LGV Poitiers-Limoges est peu élevé car il n'a pas été tenu compte des demandes de tunnels, et que c'est un projet au rabais, dans lequel les habitations ne sont pas protégées.

Un intervenant répond que l'on ne peut pas demander au projet à la fois d'être rentable et de présenter un coût plus élevé...

L'association Limousin Nature Environnement, rappelle qu'il était indiqué 2,8 millions de voyageurs à Noël et que les nouvelles études évoquent le chiffre de 1,9 million de voyageurs¹

→ *Jean-Marc POUZOLS revient sur la question du coût et des estimations à l'appui d'un des écrans du diaporama. Il explique la notion d'agrégat du calcul socio-économique aboutissant à un chiffre de 2,4 Md€. Dès lors, affirmer que le coût du projet est passé de 1,6 à 2,4 Md€ est faux. Il s'agit d'une forme de valorisation de l'investissement de 1,6 Md€, actualisé à 4% à l'année de mise en service. De plus, les études socio-économiques prennent en compte, dans les 2,4 Md€ indiqués, des coefficients majorateurs supplémentaires (coefficient d'opportunité des fonds publics, par ex).*

Il est rappelé qu'un projet se structure en deux grandes phases : une phase d'études, avec des estimations de coût, et une phase de réalisation au cours de laquelle il faut payer l'ouvrage. Dans la première phase, l'usage est de chiffrer le projet en euros dit « constants » (euros à une date de référence : 2009 dans le cas d'espèce). Cela permet notamment de comparer des solutions différentes sur une même base de référence. Dans la seconde phase de réalisation, il faut prévoir et comptabiliser les sommes à payer. Ces sommes se révisent suivant la dérive des prix. On parle de calculs en euros « courants ». Les délais de plusieurs années pour la réalisation d'un grand ouvrage engendrent des dérives naturellement fortes.

¹ NB post réunion : Les résultats des études de trafic présentés au co-financiers le 16 mai 2011 sont les suivants (demande globale ferroviaire depuis et vers la zone d'étude) :

- trafic 2007 : 2,50 millions de passagers (dont 1,96 pour les liaisons Paris-province)
- trafic référence 2020 : 2,77 millions de passagers (dont 2,19 pour les liaisons Paris-province)
- trafic situation projet 2020 : 3,24 millions de passagers (dont 2,57 pour les liaisons Paris-province)

2,18 millions de passagers sont attendus sur la LGV PL en situation projet 2020, donc 468 000 nouveaux usagers du ferroviaire

Un intervenant souhaite connaître le temps de trajet et les coûts comparés du trajet Limoges-Paris avec la LGV PL et avec le projet POCL.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle que ces éléments ont été donnés et que le rapport MARITON ne répond pas à cette question. Ce rapport fait une revue des projets du SNIT et constate que l'investissement est important au regard des ressources disponibles. C'est un élément d'éclairage et demain, ce sera aux instances responsables de décider. Le gouvernement arbitrera en fonction des éléments à sa disposition.*

Un représentant de l'association ALTRO demande une évaluation du trafic entre Poitiers et La Rochelle ainsi que sur l'axe Limoges-Poitiers-Nantes-Rennes. L'idée est de créer une relation qui permette de profiter de la LGV Angers-Rennes et Laval-Nantes. Aujourd'hui, sur ces relations, le potentiel de voyageurs est nul car le mode routier capte tous les trafics. Mais une étude menée par le Conseil régional des Pays de la Loire estime le trafic potentiel entre 300 et 450 000 voyageurs/an si une offre pertinente était proposée. Pourquoi ne pas faire cette évaluation de trafic ? Si on continue à rendre l'accès au mode ferroviaire compliqué, on n'améliorera pas la situation. Peut-être faut-il envisager un autre type de matériel ? La LGV Poitiers-Limoges dans sa relation avec Paris devrait concerner 3 millions de voyageurs/an à l'horizon 2030 et 6 millions avec l'achèvement de l'ensemble du réseau. Il faut aussi sortir de la seule relation avec Paris et prendre en compte les kilomètres effectués entre régions de la façade atlantique.

Un intervenant demande que l'on évoque la question de l'octroi de garantie de RFF (pour la concession SEA).

→ *Jean-Marc POUZOLS répond qu'il ne dispose pas de cette information et que ce n'est pas le sujet de l'atelier.*

Le représentant de l'association ALTRO, en réponse à une question d'un intervenant, confirme que l'on a besoin de la LGV Poitiers-Limoges quand même.

→ *Jean-Marc POUZOLS constate, à ce stade du déroulement de la réunion, que les échanges sont conduits dans un cadre qui ne permet pas de partager entre les participants et souhaite que l'on revienne à un mode d'échanges plus constructif.*

Un représentant de l'association Barrage répond qu'il a été dit que le rapport MARITON était hors sujet. Or, ce rapport concerne tous les projets. On évoque aujourd'hui un chiffre de 2 393 M€, réévalués à 2019... Tous ces éléments sont-ils pris en compte dans le rapport MARITON et sur la base de quelle évaluation : 1 594 M€ ou 2 393 M€ ?

→ *Jean-Marc POUZOLS redit que les 2 393 M€ ne sont pas une estimation du coût du projet mais un élément de calcul socio-économique. Il ne correspond pas non plus aux sommes à payer et il n'y a aucune raison que le rapport MARITON prenne en compte ce chiffre.*

L'association Limousin Nature Environnement, indique que ces écarts correspondent à ce que l'on a constaté sur Tours-Bordeaux. Il demande également à disposer des études de trafic pour accréditer les hypothèses.

→ *Jean-Marc POUZOLS indique que les estimations de la LGV SEA étaient de 5,5 Md€ en 2007 en euros « constants », et 7,8 Md€ en euros « courants » in fine avec une mise en service en 2017 : on n'est donc pas du tout dans les ordres de grandeur annoncés. Il ajoute que les éléments concernant les chiffres de trafic seront communiqués.*

Reprise de la présentation : bilan des contributions reçues sur le dossier de l'étape 2

cf. diaporama pages 7 à 13 annexé au présent compte-rendu.

Un conseiller municipal de Peyrilhac demande si la demande de tranchée couverte a bien été prise en compte.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que Monsieur le Maire a formulé une demande, qui est prise en compte dans la suite des études. Les analyses intègrent cette solution afin d'éclairer sur les choix à faire pour la poursuite du projet*

Le conseiller municipal de Peyrilhac ajoute que le Conseil régional a dit qu'il soutiendrait la demande la commune.

La Ville de Limoges confirme que la demande du conseiller municipal a bien été prise en compte et que les élus du Conseil Régional sont très vigilants sur la question de la protection des personnes impactées par le projet. La demande sera donc soutenue, d'autant que le tracé s'inscrit dans le bassin versant de la vallée de la Vienne.

Un intervenant demande ce que RFF peut proposer pour les personnes qui souhaitent vendre leur maison, dont le prix est décoté de 25 à 30 %.

Un représentant du Conseil régional du Limousin rappelle que la question des réserves foncières se pose pour l'agriculture.

→ *Le Conseil général de la Haute-Vienne, indique que la collectivité a adopté, au cours d'une séance récente, un dispositif pour anticiper sur les situations de certains propriétaires agricoles en situations délicates.*

→ *Concernant les riverains, Jean-Marc POUZOLS répond que des mécanismes permettant d'acquérir des biens difficiles à négocier peuvent fonctionner. Dans l'attente de leur mise en œuvre, l'alerte a été relayée au Comité des Financeurs. Il est toutefois difficile de mettre en place des mesures avant la déclaration d'utilité publique, et les processus nécessitent du temps. Néanmoins, RFF est bien informé des dossiers, les cas sont identifiés, les élus sont alertés et font le relai avec RFF.*

Sur la question de la valeur du bien, celle-ci est évalué par le Service des Domaines. RFF achète quand il a à le faire, sur la base de l'estimation de ce service, comme cela a été fait sur la LGV SEA ou sur d'autres projets. Les acquisitions se sont quasiment toutes faites à l'amiable. Les estimations sont donc correctes, et certains articles de presse ont même fait part de l'étonnement, positif, de certains propriétaires en la matière.

L'ADE 86-87 revient sur une demande du préfet coordonnateur du projet qui avait demandé, dans le cas de difficultés sociales concernant la question des réserves foncières, que l'on mette en place une opération dans un délai de 2 mois. RFF confirme-t-il que les difficultés administratives sont résolues et que l'on peut régler le 1^{er} cas rapidement ? Certains cas sont critiques et attendent depuis 18 mois. Il faut donc aboutir rapidement. Le projet est mis en place, les gens en subissent les conséquences. La seule solution est de procéder à un aménagement foncier correct, et il faut donc des réserves foncières. Généralement, celles-ci sont refusées par RFF avant l'enquête publique. Néanmoins, le Comité des financeurs est d'accord pour que les cas sociaux graves soient pris en compte. Mais le problème reste à régler, et il retombe sur le Conseil général. Il y a donc des précautions minimum à prendre en vue des aménagements fonciers. Et on est aujourd'hui tenté de ne plus faire preuve de bonne volonté dans les études, car il n'y toujours pas de

geste fort fait dans le sens voulu. Cela fait 2 ans que les choses durent, c'est trop, notamment pour des personnes âgées.

→ *Jean-Marc POUZOLS reconnaît que toutes les difficultés ne sont pas réglées et que tous les outils ne sont pas opérationnels. Les demandes sont connues et RFF est très attentif à la situation. Les choses avancent pas à pas, même s'il est vrai que les délais sont longs d'un point de vue humain.*

La Ville de Limoges rappelle qu'elle a prise une initiative sur ces questions.

Le conseiller municipal de Peyrilhac répond que certains n'ont pas les mêmes moyens, sauf à demander l'aide de la Ville de Limoges.

Un représentant de l'association Barrage déclare que certains agriculteurs situés sur le tracé de la LGV Est Européenne ne sont toujours pas indemnisés à ce jour.

La CRI indique que les acquisitions foncières ont augmenté de 25 % à certains endroits au début des travaux de la LGV Est Européenne, et se dit de ce fait inquiet pour la suite.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que les questions d'aménagements fonciers sur la LGV Est Européenne ont été réglées et que les accords ont satisfait la profession agricole. Il rappelle qu'une visite de la LGV Est Européenne a été organisée, notamment avec les élus de Vienne et Haute-Vienne. Cette visite a permis des échanges directs. Le retour qu'il en a est qu'il ne reste pas de cas non résolus. Il est possible que les aménagements n'aient pas donné toute satisfaction, mais globalement, les élus ont exprimé leur satisfaction sur la manière dont la question a été traitée. Les élus concernés par la LGV Est Européenne ne se sont d'ailleurs pas privés pour donner des conseils à leurs homologues afin de négocier au mieux avec RFF.*

Un intervenant demande où en est la phase de réflexion et quel délai annoncer aux personnes concernées.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que les cas particuliers ont été vus et que les réponses devraient être apportées dans les mois qui viennent. RFF fait ses meilleurs efforts pour que les choses se passent dans les délais les plus brefs, et M. le préfet tiendra les uns et les autres informés du délai final. Il rappelle également que les solutions d'aménagements fonciers ne seront pas portées par RFF mais par les Conseils Généraux. RFF fait le diagnostic et apporte les éléments aux maîtres d'ouvrages de ces aménagements².*

La CRI demande si les personnes concernées sont directement informées en cas de venue de personnes sur leur terrain.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que les arrêtés préfectoraux autorisent les interventions sur les terrains ouverts et qu'une information des propriétaires est à faire pour les terrains clos. En théorie, il n'y pas d'autre information. Le maire est prévenu des interventions sur sa commune. Prévenir tous les propriétaires est souhaitable, mais c'est parfois très compliqué. Une mission d'appui sur le terrain a été confiée à l'ADE afin de limiter les surprises.*

Un intervenant précise que l'ADE commence à dire que les choses ne se passent pas comme prévu et ne sait pas répondre aux demandes d'indemnisations.

² NB : Les décisions sur le lancement de l'aménagement foncier sont prévues, par les textes réglementaires, après l'enquête publique.

L'ADE 86-87 répond que les choses avancent dans le domaine des réserves foncières. L'ADE n'est pas responsable des difficultés de ce projet et relaye les demandes de mise en place de solutions pour que les choses se passent de la manière la moins dommageable, en prenant notamment en compte les expropriés.

Le conseiller municipal de Peyrilhac reconnaît, à la décharge de RFF, que le dispositif juridique n'est pas au point sur cette question. Ce n'est donc pas la faute de RFF, mais ce n'est pas celle des élus non plus...

La CRI indique que c'est aussi une question politique.

L'association Limousin Nature Environnement, informe que le Conseil général de Haute-Vienne a prévu de se saisir de la question pour résoudre le problème

Le Conseil Général de Haute-Vienne confirme qu'une convention est en cours de finalisation avec RFF sur la question des aménagements fonciers ainsi qu'avec la SAFER. Les choses sont donc dans les tuyaux.

→ *Jean-Marc POUZOLS ajoute que le sujet est important et doit être traité sérieusement, mais que quelle que soit la manière dont on le prend, il n'y aura pas de solution aujourd'hui.*

La SAFER Poitou-Charentes, confirme avoir travaillé sur un projet de convention de financement fin 2009/début 2010, avec la propre garantie de RFF. Les choses ont été faites sur ces bases et depuis, on dit que les choses ne sont pas possibles avant la DUP. Aujourd'hui, si le Conseil général de Haute-Vienne avance, celui de la Vienne ne s'impliquera pas.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise qu'il s'agit d'une convention rédigée, mais pas signée et estime qu'il faut se garder de parler à la place des auteurs des propos rapportés. Lui-même n'a pas compris la même chose que la SAFER.*

Reprise de la présentation :

cf. diaporama pages 13 à 25 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Le dossier de l'étape 2 se révèle globalement un dossier complet, riche et présentant de nombreux éléments. Ce dossier a été élaboré en octobre 2010. Des demandes de précisions ont été formulées, parfois sous forme de critiques, alors que ce dossier ne représente pas le dossier final des études mais le dossier de la fin de l'étape 2 ;
- La compilation des contributions a été faite, partagée et mise à disposition des partenaires. Une synthèse de ces contributions ainsi qu'un tableau sur la prise en compte de chaque contribution sont en cours d'élaboration et constitueront un des entrants du travail des bureaux d'études pour les étapes suivantes.

Un représentant de l'association Barrage demande si une réunion est prévue en Limousin lors du débat public de la LGV POCL ?

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que l'organisation du débat public POCL est du ressort de la CPDP et qu'il convient donc de se tourner vers elle.*

L'association Limousin Nature Environnement, demande une coordination des études entre les projets PL et POCL, car les éléments sur le projet POCL montrent que la ligne POLT a disparu, ce qui ne figure pas dans les études de RFF pour Poitiers-Limoges, alors que cela concerne 900 000 voyageurs.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que cette coordination existe entre équipes.*

L'association Vigilance Saint-Jouvent demande combien de bases travaux sont prévues sur le tracé.

→ Jean-Marc POUZOLS répond qu'il n'y a qu'une seule grosse base travaux pour la pose des équipements ferroviaires. Christophe HUGOT précise que d'autres installations de chantier, de dimensions plus réduites, seront nécessaires pour les travaux de terrassement et de génie civil, mais que leur nombre et leurs implantations ne peuvent pas être définies au stade des études préalables à la DUP.

Le représentant de l'association ALTRO demande ce que la base travaux deviendra après le projet.

→ Jean-Marc POUZOLS répond qu'il n'est pas envisagé que la base travaux serve plus tard de base maintenance. La parcelle sera donc remise en état et restituée à l'agriculture.

L'association Limousin Nature Environnement, demande si le Conseil général de la Vienne est au courant. Il précise que des collectivités locales de Poitou-Charentes ne sont pas d'accord avec ce projet et demandent donc à ce que la base travaux soit faite dans le Limousin. Il demande si le projet de base travaux à Limoges, au niveau de l'ancienne gare de fret, est abandonné, alors qu'il était plus favorable sur le plan environnemental.

→ Christophe HUGOT répond que cette base travaux ne suffisait pas seule.

→ Jean-Marc POUZOLS répond que le Conseil général est bien évidemment au courant. 10 sites ont été étudiés pour la base travaux et en Haute-Vienne, la configuration était difficile dans les cas où l'on se trouvait à proximité de la voie ferrée existante. Concernant Limoges, ce choix n'était pas pertinent car la base travaux entraîne des départs quotidiens et il aurait fallu emprunter pour cela la ligne Paris-Limoges. Les avantages de cette solution ne suffisaient donc pas et il faut dans ce cas en sus une base travaux en Vienne.

L'association Vigilance Saint-Jouvent note que l'on n'a pas entendu parler de tous les autres travaux, de génie civil, de transport de déblais... qui nécessiteront des accès routiers, et pas tous les 50 km.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que les techniques utilisées sont les mêmes que pour les routes ou les autoroutes, avec une réorganisation par sections de projet et une base de travail par ouvrage d'art ou par section. Mais on ne dispose pas de la vision précise sur ces points aujourd'hui. D'ici l'enquête publique, la façon dont les choses pourraient se passer aura été regardé. Le rôle du maître d'ouvrage, dans ce cas, n'est pas d'écrire le détail de l'organisation des travaux mais d'en établir les principes. Le projet est étudié précisément après l'enquête publique. Par exemple, on ne choisit pas définitivement à ce stade si un ouvrage d'art sera en métal ou en béton. Il n'y pas de raison de le faire à ce degré d'avancement, mais ce sera intégré dans les études sur les principes de réalisation.

Un représentant de la CRI souhaite savoir ce qu'il en est de zones de dépôts.

→ Jean-Marc POUZOLS indique que l'on a identifié les zones potentielles de dépôts et que les bureaux d'études doivent produire les cartes correspondantes. Il y a 6,5 millions de m³ d'excédent, ce qui représente 350 ha nécessaire, pour avoir le choix des lieux de dépôts.

Un représentant de l'ADE attire l'attention sur les impacts des petites bases travaux sur les exploitations agricoles. Elles peuvent avoir des conséquences importantes et il demande à ce que les agriculteurs ne soient pas soumis à une double peine. Il faut répartir un peu les inconvénients et partager les méfaits.

Le conseiller municipal de Peyrilhac demande qui sont les bureaux d'études retenus et dans quel ordre ils doivent intervenir.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise qu'il y a un bureau d'études techniques pour les zones potentielles de dépôts, des bureaux d'études environnementaux et la Chambre d'agriculture en tant que bureau d'études sur les enjeux agricoles. En termes de démarche, l'idée est d'identifier les sites possibles d'un point de vue technique puis de regarder les impacts sur l'agriculture et d'identifier ceux qui sont impossibles du point de vue agricole. Cet aspect des études est pris en charge par Egis Environnement, en coordination avec Ecosphère.*

Un intervenant demande si l'on prend en compte les questions des eaux de sous-sols. Car les utilisateurs font appel à des sources multiples et il faut donc étudier le maintien de points d'abreuvement et, s'ils sont détruits, la façon de les remplacer.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que cette problématique très importante est traitée au titre de l'hydrogéologie. Pour autant, si l'on prend en compte toutes les situations, on n'a pas de solution point par point au moment de l'enquête publique. La question des aménagements fonciers peut, dans ce contexte, amener des possibilités. Il y a toute une gamme de solutions à déployer le moment venu, notamment concernant le maintien des points d'abreuvement.*

Le conseiller municipal de Peyrilhac indique qu'en cas de maison approvisionnée par un puits, avec le passage de la LGV, personne ne peut garantir que le puits soit encore utilisable. La tranchée où passe la LGV est équivalente à un drainage qui ne permet plus à l'eau de rester au niveau supérieur : inutile de sortir de Saint-Cyr pour comprendre que la nappe d'eau descend. L'hydrologie est donc totalement modifiée au détriment des puits et des points d'abreuvement qui se trouvaient initialement au dessus du niveau de la LGV. La réalisation de la LGV est donc plus facile s'il y a des ouvrages d'art, notamment des tunnels étanches. Et ce sont des choses qui ne sont pas à faire au dernier moment, les gens veulent savoir s'ils pourront habiter là. Or, on ne peut pas s'engager si l'on ne sait pas ce qu'il en est des points d'abreuvement.

→ *Jean-Marc POUZOLS indique que différentes solutions sont possibles, et qu'il y a un engagement de rétablissement de la part de RFF. Il revient ensuite sur la présentation (p 24) des bassins d'écrêtement, qui recueillent les eaux d'écoulement liées à une sortie de déblai par exemple.*

Le conseiller municipal de Peyrilhac précise que cela est fait à cause des produits phytosanitaires et que les habitants situés à gauche de l'écran, c'est à dire à un niveau supérieur à celui du fond de la tranchée, auront leurs puits ruinés..

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que les vérifications ont été faites. Dans le cas présent, la solution consiste à aménager 2 bassins, dans lequel on veillera à ce qu'il n'y ait pas de rejets de produits phytosanitaires. A droite, le remblai limite le risque de présence de puits. Mais une analyse sera effectuée avant, pendant et après les travaux afin de s'assurer de l'absence d'effet. Pour les puits de surface, on peut aussi envisager un raccordement à un réseau public d'eau potable.*

Le conseiller municipal de Peyrilhac dit tenir les devis à disposition de RFF, un devis d'adduction d'eau se montant à 150 KF.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que s'il y a un problème d'adduction d'eau dans une cour ou une habitation, ou sur un point d'abreuvement, RFF a obligation de traiter le problème, mais a aussi son mot à dire sur la solution à mettre en œuvre.*

L'association Limousin Nature Environnement, demande ce que deviennent les bassins d'écrêtement une fois qu'ils sont pleins, ainsi que les produits phytosanitaires qu'ils contiennent.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond qu'ils sont dimensionnés pour ne pas déborder et écouler l'eau en aval avec un débit maximal réglementé. Sophie TETON ajoute que les eaux d'écoulement retournent à l'environnement. Jean-Marc POUZOLS précise qu'il faut justifier qu'il n'y pas de dispersion de produits en quantités anormales. Sophie TETON indique que les produits concernés sont homologués au niveau national et que des recherches sont en cours afin de diversifier les moyens de traitement.*

L'association Limousin Nature Environnement, informe qu'un colloque sur les LGV, en 2010, a montré qu'il n'y avait aucune autre solution que le désherbage chimique.

→ *Sophie TETON répond qu'il en existe d'autres, Jean-Marc POUZOLS indiquant que la pratique est de faire appel à des produits phytosanitaires ou à des techniques spécifiques en cas, par exemple, de présence de captage (auquel cas le traitement est thermique). Dans le cas présent, il n'y pas de captage.*

Un intervenant précise qu'il existe des sources fines et éparpillées, qui peuvent avoir un impact sur les approvisionnements en eau mais également sur le niveau de résistance des sols, qui risquent de se désagréger. C'est un élément à prendre en compte.

Reprise de la présentation :

cf. diaporama pages 25 à 29 annexé au présent compte-rendu.

Un représentant de l'association Barrage demande comment sont alimentés les sous-stations électriques.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond qu'elles sont raccordées au réseau RTE existant, au niveau de Blond et de Lhonnaizé. En réponse à une question, il précise que les zones de dépôts peuvent être remises en culture.*

Un représentant de l'ADE souhaite savoir si les dépôts peuvent servir à l'élaboration de retenues collinaires.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que suite aux échanges avec les MISE des deux départements, celles-ci ne souhaitent pas prononcer sur un principe mais uniquement en cas de projet porté par un exploitant.*

Un représentant de l'ADE comprend que si l'on amène des projets, RFF est prêt à faire.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que RFF ne porte pas ces projets, mais peut dire, en cas de projets, que des matériaux sont disponibles. La police des eaux souhaite un porteur responsable pour chaque projet, et ce n'est pas le rôle de RFF.*

Un représentant de l'ADE déclare que s'il y a un porteur, il faudra travailler ensemble. Il ne faut pas s'opposer à une utilisation intelligente des remblais.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que s'il y a opportunité, la collaboration se fera mais que RFF ne fera pas l'étude. L'utilisation intelligente des remblais est bien évidemment souhaitable. D'autres maîtres d'ouvrages peuvent aussi en avoir besoin.*

Reprise de la présentation :

cf. diaporama pages 30 à 32 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Les exemples de viaducs présentés n'ont pas de caractère engageant, ils ne servent qu'à montrer ce que l'on peut faire en terme d'ouvrages de franchissement d'un lit majeur ;
- Dans la vallée de la Vienne, l'ouvrage est visible à courte distance mais n'est rapidement plus perçu compte tenu de la configuration de la vallée ;
- Le dernier écran présente une simulation du passage sur l'A 20 qui donne une bonne perception par un utilisateur de l'autoroute.

Un intervenant demande si les ouvrages sont à voie unique ou à voie double. Il considère que la voie est en cul-de-sac.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond qu'ils sont à voie unique là où la voie est prévue à voie unique. Les études ont montré qu'une double voie n'était pas nécessaire à horizon 50 ans. Quand aux trains qui emprunteront la LGV, ils continueront vers Brive et Cahors. La ligne n'est donc absolument pas en cul-de-sac. Il confirme également que l'ouvrage au-dessus de l'A20 est à double-voie.*

Le représentant d'ALTRO rappelle que le président de l'association, a été reçu par Mme le Ministre du développement durable, qui a prévu une étude d'un barreau Est-Ouest intégrant le projet Poitiers-Limoges.

Le SDPRR 87 demande où en sont les rétablissements routiers.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que la plupart sont maintenant définis mais que certains restent encore à discuter localement. Quant aux rétablissements agricoles, il faudra attendre les éventuels aménagements fonciers ; cependant les besoins sont d'ores et déjà recensés.*

Un intervenant demande quels sont les moyens de recensement des informations recueillies par RFF

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que tous les moyens sont utilisés : réunions avec les communes, les maires, le contact individuel, etc. L'enquête publique elle-même sera un moyen de recueillir des informations*

Fin de la plénière : 12h40

Réunion du sous-groupe Vienne – Présentation de la maquette 3D

Les éléments ci-dessous synthétisent le contenu des échanges intervenus au fur et à mesure de la présentation de la maquette 3D du projet (présentation par Pierre DESCAMPS, ARCADIS). Il est précisé que les maquettes 3D n'intègrent pas les mesures d'insertion.

La présentation s'est faite dans le sens Poitiers-Limoges, d'Iteuil à Bussière-Poitevine (bien qu'en Haute-Vienne). Elle a débuté sur la commune de la Villedieu du Clain, les éléments de compte-rendu sur les communes d'Iteuil et Aslonnes se trouvent donc en fin de paragraphe...

- Mention d'un enjeu en termes de bâti au sud de La Villedieu du Clain, voie à environ 150 m de trois habitations. La voie se fonde assez bien, mais le rétablissement routier pose question ;
- Echanges en cours sur les conditions de rétablissement de certaines voiries au sud du bâti des Cartes
- Certains participants voient « un besoin énorme » de remembrement compte tenu du tracé. Pierre DESCAMPS précise que certains exploitants ont déjà été rencontrés, et qu'ils ont déjà pu faire des propositions. Mais l'aménagement foncier ne sera étudié qu'à une phase ultérieure. Il dépend par ailleurs de la volonté des communes et des acteurs locaux
- La simulation permet de visualiser les passages grande faune, mais les ouvrages sont à ce stade des ouvrages types ;
- A Gizay, le rétablissement, dont la position est à préciser, s'avère plus visible que le projet en lui-même qui profite d'une topographie favorable malgré le fait qu'il reste au terrain naturel ;
- Villiers, sur la commune de Vernon devrait disposer d'une zone de dépôt, pour le cas présent, utilisée pour améliorer l'insertion du projet. Dans ce secteur le projet est au terrain naturel et ce dépôt permettra de créer « un faux déblai ». ;
- 2 ouvrages PGF (passages grande faune) sont proposés au niveau du Bois de Vernon, dont un mixte ;
- La base travaux de Fleuré-Dienné est représentée par un trapèze de principe. Pierre Descamps précise qu'une demande locale est faite pour que cette base longe plus la voie et/ou utilise les deux côtés de la voie. Plusieurs exploitants sont concernés, le principal étant le GAEC La Voie. Les bâtiments de stockage visualisés disparaissent ;
- la solution 1 d'implantation de la sous-station électrique à Lhonnaizé est à ce stade localisée dans un triangle de terre agricole. La forme du terrain restant est d'autant plus difficile à exploiter. Mais le concept de la sous-station n'est pas très « malléable » et présente des contraintes géométriques très strictes. Par compte, un reboisement est possible ;
- RFF et la DREAL travaillent sur la possibilité de jumeler le projet avec la déviation de Lhonnaizé. Une demande porte sur le fait de ne pas faire 2 remembrements différents du fait des deux projets ;
- La sous-station électrique donne lieu à une autre possibilité d'implantation, mais pour laquelle le raccordement électrique est plus compliqué. La commune préférerait le premier site ;
- Des efforts ont été faits à hauteur du lotissement de la Raffinière, commune de Lhonnaizé, afin que le projet passe entre 10 et 13 m en déblai et à 120/130 m des maisons. Se pose la question d'un aménagement paysager complémentaire ;
- Le positionnement de la RN à côté du projet LGV change les conditions d'insertion locale puisque le projet routier devra passer dans des espaces, à toute proximité de bâtis, aujourd'hui laissés libres ;
- Au niveau de La Carte, commune de Lhonnaizé, un bâtiment agricole situé en limite d'emprise est en cours de construction. Il pourrait être acquis. En réponse à une question, il est précisé que l'acquisition d'un bâtiment dans les emprises est assurée même s'il a été construit récemment. Il est précisé qu'un an avant l'enquête publique, les permis de construction sont difficiles à obtenir dans les emprises

- prévisionnelles du projet. Pour autant, on ne peut pas bloquer la dynamique agricole et il faut donc trouver des solutions juridiques adaptées ;
- Le rétablissement de la RD 83 est présenté dans son principe à ce stade ;
 - Franchissement du puits des Châtaigniers, du ruisseau de Goberté et arrivée dans le secteur des carrières (dans leur état de 2009) ;
 - Visualisation du viaduc de la Vienne, un des plus grands ouvrages d'art non courant avec le passage sur le Clain. Des rétablissements de chemins de randonnées et de Voies communales sont prévus ;
 - Etang de la Crouzette : est présenté un exemple d'ouvrage de transparence hydraulique. Le contact avec les haras de la Vienne a été pris. RFF envisage de solliciter France Cheval Service pour évaluer les impacts de la LGV sur le site ;
 - A Beauvais, commune de Moulismes, rétablissement de deux voies communales par un seul franchissement (rabattement d'une voie sur l'autre);
 - Le projet d'éolien sur les communes de Moulismes et Plaisance a été ralenti à cause du projet ;
 - A Chiroux Neuf, rétablissement direct envisagé avec rabattement du chemin de Lavaud ;
 - L'espace perdu entre la RN 147 et la LGV sera à entretenir; Une question sur la végétabilité du merlon et son entretien ;
 - La base maintenance de Bussière-Poitevine est localisée sur des terres forestières, dans un triangle, à priori, difficile à exploiter.
 - Sur la commune d'Iteuil, le raccordement de la LGV se fait de façon dénivelée au-dessus de la voie Paris-Bordeaux. Des ouvrages de transparence hydraulique sont à prévoir ;

Fin du sous-groupe Vienne à 14h10.

Réunion du sous-groupe Haute-Vienne – Présentation de la maquette 3D

Les éléments ci-dessous synthétisent le contenu des échanges intervenus au fur et à mesure de la présentation de la maquette 3D du projet (présentation par Jérôme THOMAS, RFF). Il est précisé que les maquettes 3D n'intègrent pas les mesures d'insertion.

Jérôme Thomas précise que les ouvrages de transparence hydraulique ne sont pas tous représentés et qu'à ce stade de réalisation de la maquette 3D une bande de 25 mètres de part et d'autre des entrées en terre est déboisée.

- Question sur les vitesses des voies montantes et descendantes à hauteur du mur de la Dépesse. Jérôme THOMAS indique que la vitesse est de 100 km/h sur la voie montante (vers Paris) et 120km/h sur la voie descendante (vers Toulouse). La vitesse de la LGV est de 160 km/h. Il y a donc une réduction des vitesses sur les lignes historiques : de ce fait et malgré la LGV, le niveau de bruit sera in fine moins important qu'à l'heure actuelle.
- Question sur le raccordement côté Limoges : un intervenant indique que le raccordement « PT0 » aurait été remis en cause par M. DENANOT lors d'un conseil régional. Jérôme THOMAS rappelle que le choix du raccordement via le scénario PT0 a été arrêté lors du Comité des Financeurs de fin 2009, auquel participe la Région. C'est donc l'hypothèse de travail de RFF à ce stade des études.
- Débat sur les gains de temps liés au choix du raccordement PT0. Jérôme THOMAS rappelle que le choix du raccordement PT0 a été fait notamment du fait d'un gain de temps (de près de 4 minutes) mais également du fait de la meilleure maîtrise des impacts et des coûts qu'il permet.
- Questions sur le dimensionnement des ouvrages (profondeur des remblais, longueur des ponts) ;

- Demande d'un franchissement au dessus de la LGV plutôt qu'au dessous pour le rétablissement dans le secteur d'Angernaud. Il s'agit d'un franchissement essentiellement à destination des promeneurs : un passage au dessus serait de leur point de vue beaucoup plus pertinent. L'Architecte des Bâtiments de France demande à ce que la sensibilité du secteur (d'un point de vue paysager) soit désormais pris en compte. RFF précise que le franchissement prévu est un pont rail, soit un passage inférieur localisé où le remblai est peu important.
- Question sur le temps que les passagers de la LGV auront pour voir le prieuré (secteur de la basse Mazelle) afin d'évaluer la valeur de la fenêtre. Si le temps était trop court, cette fenêtre pourrait ne pas avoir d'intérêt.
- Demande de plusieurs participants pour une séance supplémentaire pour observer et échanger tous ensemble autour de cette maquette 3D. La représentante des Architectes des Bâtiments de France rappelle l'intérêt des ateliers thématiques qui permettent de confronter différents points de vue afin d'améliorer le projet.
- Débat sur la représentation de la végétation autour du château de Blémont. Cette végétation serait moins haute, et en tout cas le château bien plus visible selon l'Architectes des Bâtiments de France. Jérôme THOMAS précise que la végétation a été reconstituée à partir de photographies du site réalisées dans le courant du mois de mai.
- Demande de présenter le projet et la maquette 3D en hiver, afin d'observer le projet et son insertion sans le feuillage du paysage.
- Question sur les aménagements mis en œuvre pour éviter une chute de véhicule sur la voie dans le secteur de Villemazet (en référence à l'accident qui a eu lieu en 2009 au niveau du Vigen où une remorque chargée de foin a percuté un TEOZ).
- Demande d'étudier des solutions de tranchée couverte dans les secteurs bâtis de Chaptelat et St Jouvent et en préciser les incidences sur l'hydrogéologie.
- Demande de précisions concernant les 3 ouvrages à côté du moulin de Juniat (remblai route, remblai LGV, ouvrage hydraulique). De fortes inquiétudes ont été exprimées pour le moulin (et l'écoulement des eaux autour du moulin). Jérôme THOMAS précise que le tracé a été positionné pour rendre viable la gestion de l'étang. Il précise que la définition et le dimensionnement de ces ouvrages ont été discutées avec le propriétaire du moulin et que le scénario présenté sur la maquette lui convient.
- Demande d'étudier un rétablissement par le haut de la route entre Breuilhaufa et Vaulry pour conserver les qualités panoramiques de la route. RFF a privilégié le rétablissement par rabattement compte tenu de la hauteur importante du pont route nécessaire pour franchir la LGV au niveau du village de la Glayeule.
- Remarque concernant la non représentation du chemin menant de Juniat au moulin du même nom.
- Demande de précisions sur l'ouverture du viaduc du Repaire ; RFF précise que la longueur de l'ouvrage est de 90 mètres et que son ouverture en pied est d'environ 40 mètres.
- Remarque concernant le positionnement du passage à Blond potentiellement générateur de destruction des cultures ; Le SDPRR 87 précise que le retour du cerf en Haute-Vienne n'est pas particulièrement souhaité des exploitants agricoles et forestiers (du fait des dégâts qu'il génère).
- Dans la zone de jumelage entre RN 147 existante et LGV, la problématique du positionnement des clôtures demeure entière : où les installer pour limiter le risque de collision de la grande faune avec les véhicules circulant sur la RN

Fin du sous-groupe Haute - Vienne à 14h30.