



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Restitution des retours des questionnaires du « **Courrier de la LGV** » n° 2

(note de juin 2009)

INTRODUCTION

Le questionnaire a été distribué à 80 000 exemplaires, en mai 2009, via le *Courrier de la LGV Poitiers-Limoges* n° 2, dans les boîtes aux lettres des habitants des communes de l'aire d'étude du projet.

Le n° 2 du *Courrier la LGV Poitiers-Limoges* avait pour objectif d'informer sur :

- l'avancement des études ;
- les propositions de zones de passage pressenties issues du travail des ateliers thématiques.

Le questionnaire (*cf. annexe*) permettait au grand public de réagir sur ces informations.

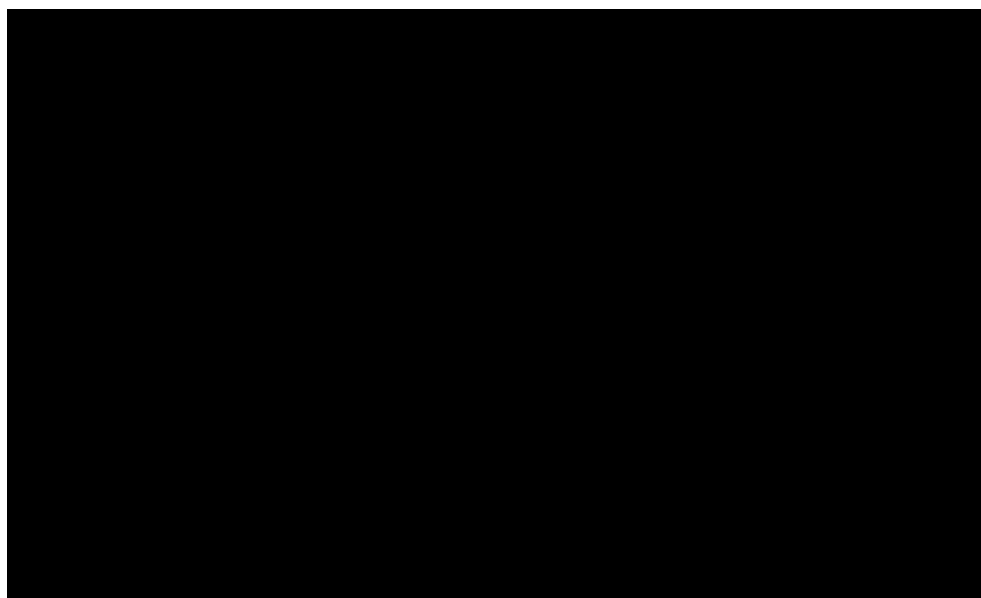
Le questionnaire était également disponible sur le site www.lgvpoitierslimoges.com et à l'accueil des mairies des communes de l'aire d'études. Il a été diffusé lors des réunions publiques de Lussac-les-Châteaux, de Bellac et de Limoges, respectivement, les 23, 29 et 30 juin 2009.

458 questionnaires renseignés ont été adressés à Réseau Ferré de France (reçus, pour les derniers, le 27 juillet 2009).

Nous présentons ci-après les résultats du dépouillement de ces questionnaires.

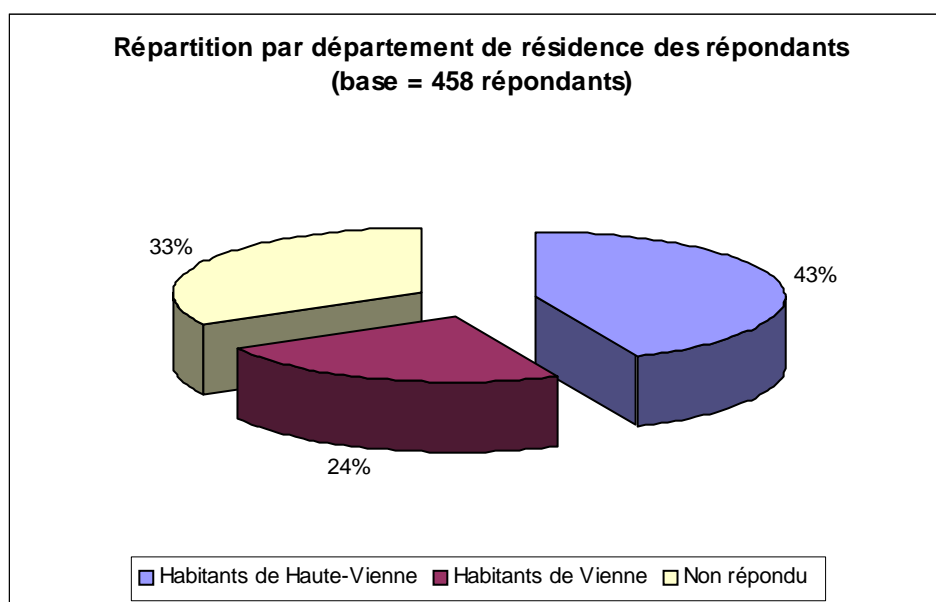
LA POPULATION DES REpondANTS

Ce sont principalement des particuliers (75 %) qui ont renseigné le questionnaire et l'ont retourné à Réseau Ferré de France.



La majeure partie des répondants qui donne l'information sur leur lieu de résidence habite la Haute-Vienne (43 %). Plus de la moitié de ces derniers (55 %) provient des communes de Limoges, de Chaptelat, de Bonnac-la-Côte ou encore du Palais-sur-Vienne.

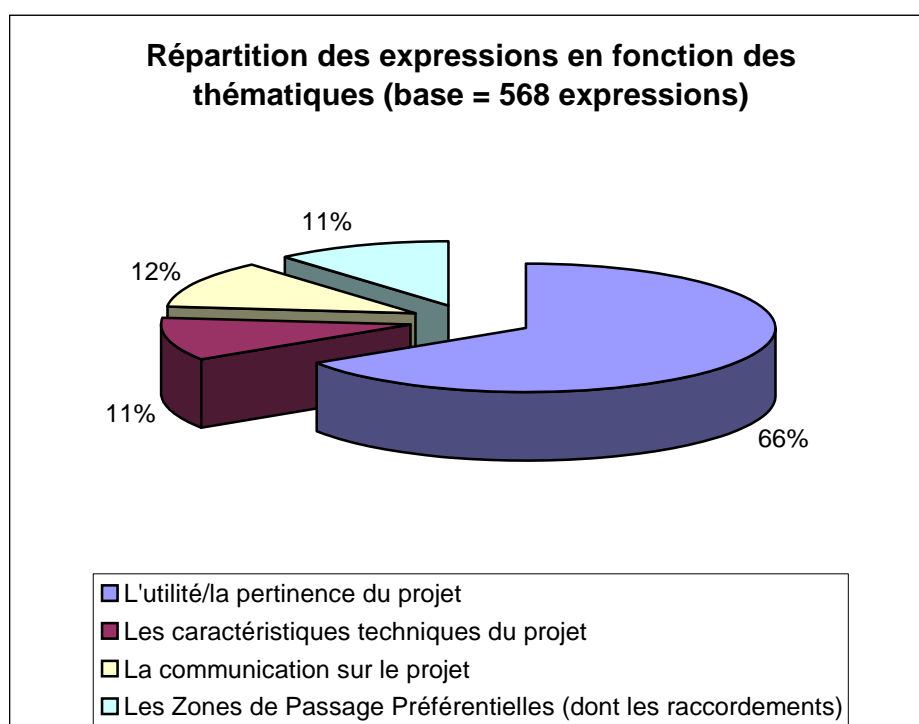
Dans la Vienne, Smarves et Montmorillon sont les communes les plus représentées (36 %).



LES THEMATIQUES D'EXPRESSION

L'utilité/la pertinence du projet est majoritaire parmi les thématiques d'expression (66 % soit 374 expressions). Un équilibre s'est par ailleurs dégagé entre les expressions sur :

- les caractéristiques techniques du projet (11 %) ;
- la communication sur le projet (12 %) ;
- les Zones de Passage Préférentielles (11 %).

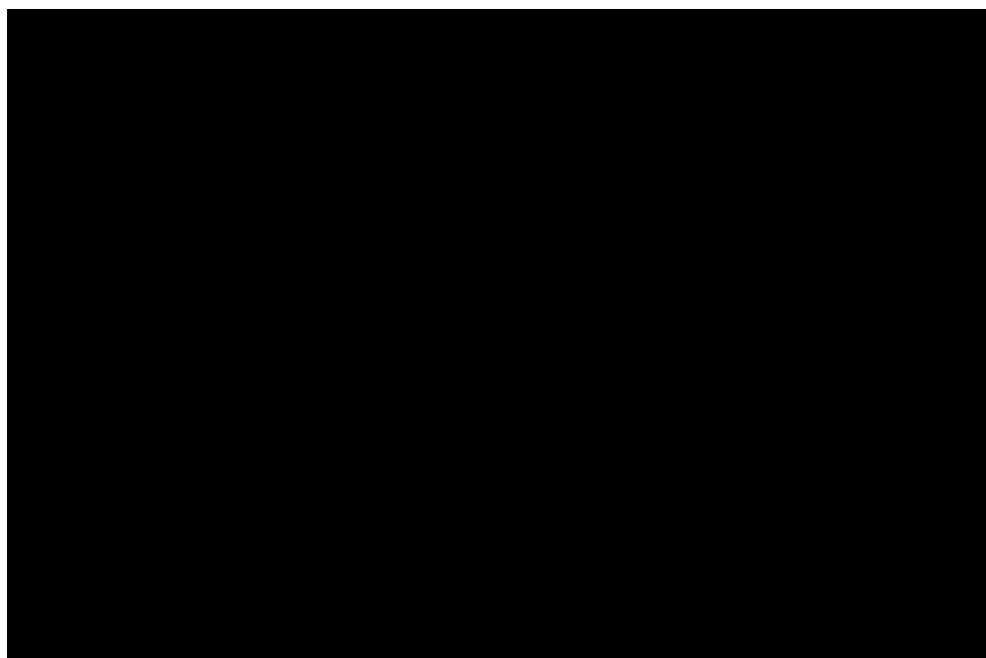


1. L'utilité/la pertinence du projet

Les répondants ont mis en avant des projets alternatifs, jugés plus opportuns que la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges. Les principaux arguments développés portent sur :

- le coût de la LGV Poitiers-Limoges, jugé trop important par rapport aux bénéfices apportés pour les territoires ;
- l'impact sur l'environnement humain, et notamment en termes d'habitat ;
- l'impact sur l'environnement naturel, et notamment en termes de création de nouvelles coupures dans les territoires traversés.

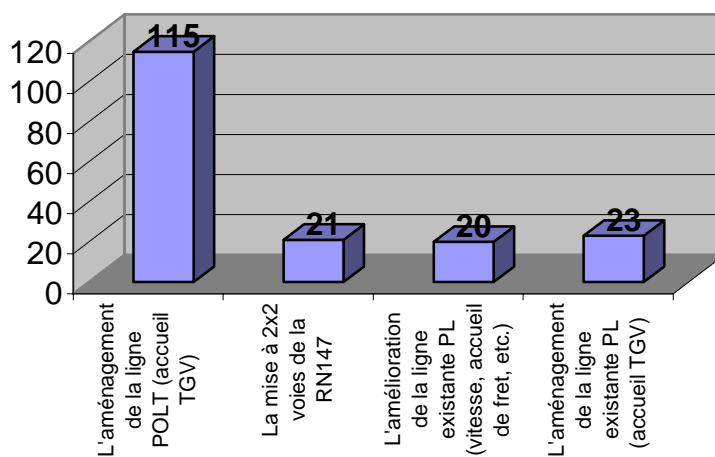
Toutefois, certaines expressions, en nombre plus restreint (6 % des expressions recueillies), ont souligné la nécessité d'un tel projet pour remédier à l'enclavement du Limousin.



Un aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse pour l'accueil de la grande vitesse ferroviaire est le projet alternatif qui a reçu le plus d'expressions favorables. Toutefois, le plus souvent, les répondants désirent coupler parallèlement trois projets :

- l'aménagement de la ligne POLT, pour l'accueil de trains à grande vitesse ;
- l'amélioration de la ligne existante Poitiers-Limoges en améliorant la vitesse de circulation et en permettant la circulation de trains de marchandises (fret ferroviaire) ;
- la mise à 2 x 2 voies de la RN147, qui est d'ailleurs souvent considérée comme « *un projet prioritaire* ».

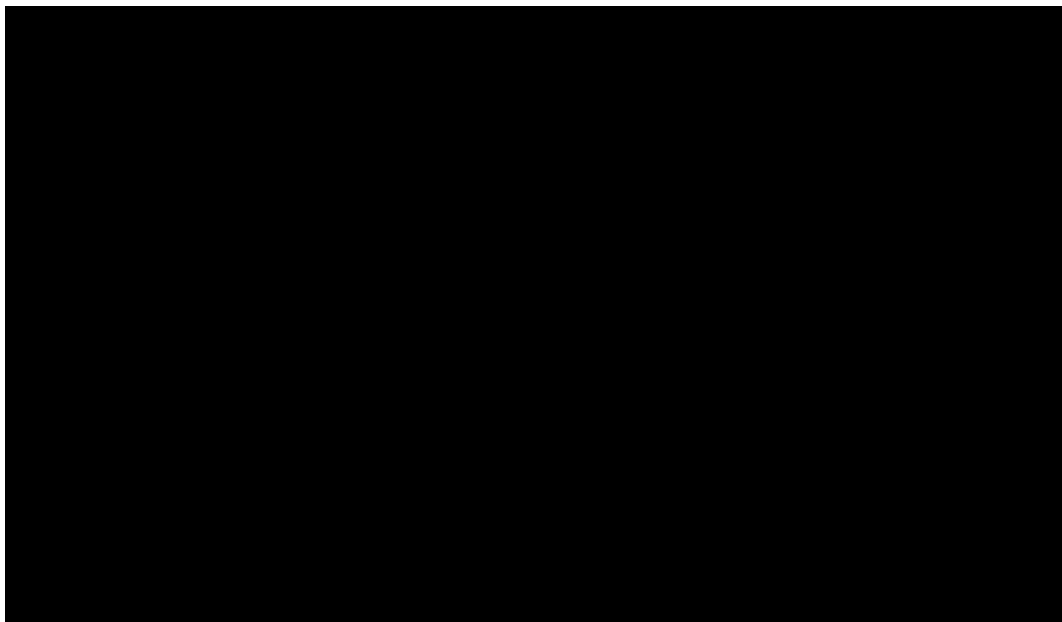
Répartition des expressions sur les projets alternatifs (base = 179 expressions)



2. Les caractéristiques techniques du projet

Les expressions sur les caractéristiques techniques du projet de la LGV Poitiers-Limoges portent sur :

- la mixité de la future LGV, fret et voyageurs ;
- le souhait d'une infrastructure à double voie (et non d'une section à voie unique) ;
- la création d'une gare intermédiaire entre Poitiers et Limoges ;
- le jumelage avec la RN147 et/ou la ligne ferroviaire existante.



3. La communication sur le projet

Les expressions sur la communication du projet se sont centrées autour de deux points :

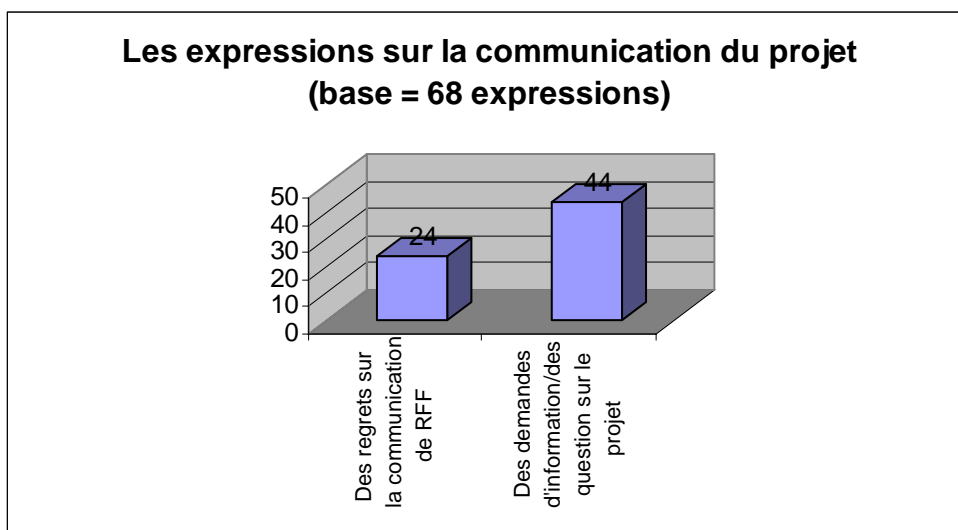
- des demandes d'information complémentaire ou des questions sur le projet ;
- des critiques sur la portée de la communication sur le projet.

Les demandes d'informations complémentaires et/ou les questions ont concerné :

- l'utilité du passage par Poitiers pour aller sur Paris depuis Limoges ;
- l'utilité de la LGV Poitiers-Limoges par rapport à la ligne POLT ;
- l'utilité de la LGV dans le désengorgement des voies routières entre Limoges et Poitiers ;
- la rentabilité du projet par rapport à la fréquentation potentielle ;
- les gains de temps sur la ligne existante Poitiers-Limoges après travaux ;
- l'avenir des dessertes par le TER des communes entre Poitiers-Limoges avec l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges ;
- l'avenir de la ligne POLT et du projet de mise à 2 x 2 voies RN147 ;
- la concertation conduite entre 2006 et 2008 ;
- l'intérêt de la voie unique ;
- les modalités d'expropriation et de compensation financière pour les communes concernées.

Des critiques se sont exprimées :

- sur la communication au moment du débat public 2006, jugée insatisfaisante pour permettre la mobilisation du grand public ;
- sur la communication et l'information envers le grand public et les élus depuis 2008 (information jugée tardive, accessibilité des cartes, diffusion des documents, etc.).



4. Les Zones de passage préférentielles

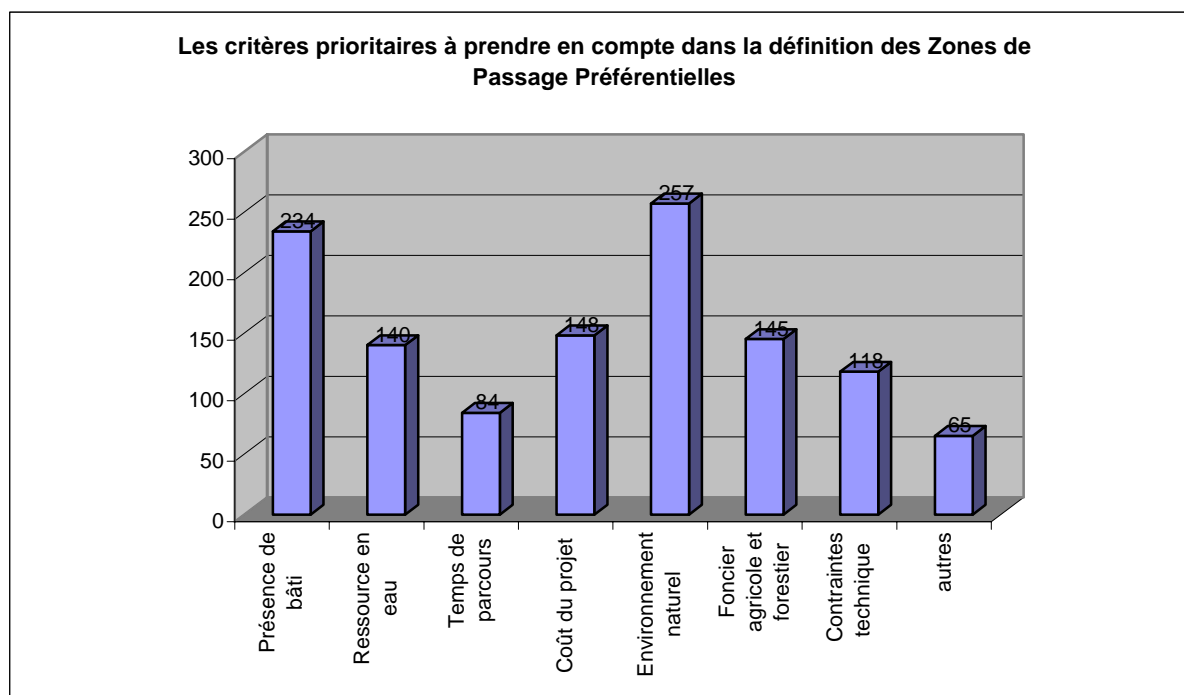
Les critères de définition

A la question sur les critères prioritaires à prendre en compte dans la définition des Zones de Passage Préférentielles, les répondants mettent en avant l'environnement naturel et le bâti.

De même, d'autres critères sont importants à leurs yeux :

- le coût du projet ;
- la préservation du foncier, de l'agriculture et de la forêt ;
- la préservation de la ressource en eau.

La question des temps de parcours entre Poitiers et Limoges, et plus encore entre Limoges et Paris, semble moins structurante.



Des points particuliers sur les Zones de Passage Préférentielles

Le raccordement vers Poitiers

Les réponses au questionnaire sont très partagées et ne permettent pas de dégager un consensus sur le raccordement vers Poitiers :

- 6 contributeurs estiment que le raccordement sur la ligne Paris-Bordeaux (PB0) est le plus favorable, contre 1 contributeur défavorable à ce raccordement ;
- 3 contributeurs sont plutôt favorables au raccordement sur la ligne existante Poitiers-Limoges (PL0), tandis que 2 contributeurs le jugent plutôt de manière défavorable ;
- 3 contributeurs semblent plutôt favorables à la variante Sud permettant le raccordement sur Paris-Bordeaux (PB3) ;
- 4 contributeurs souhaitent un raccordement au niveau de Saint-Benoît ;
- 1 contributeur juge plus favorable le raccordement sur la ligne existante Paris-Bordeaux sans précision sur le positionnement.

Les répondants insistent sur la nécessité de respecter plus particulièrement :

- le bois de Saint-Pierre ;
- la vallée du Clain ;
- la zone entre Ligugé et Romagne qui constitue un lieu de promenade très fréquenté ;
- les villes et villages de Saint-Benoît, Nouaillé-Maupertuis et Nieul l'Espoir ;
- l'Abbaye de Nouaillé-Maupertuis, le Château de Chambonneau, le Château de la Bertandinière.

L'un des contributeurs préconise de ne pas contourner le village de Smarves par l'Ouest et le Sud, ni de rompre l'unité "Vallée du Clain - Village de Smarves - Bois de Saint Pierre".

Sur le tronc commun de Dienné à Saint-Bonnet-de-Bellac

Certains contributeurs rendent attentifs Réseau Ferré de France à la nécessité de privilégier un franchissement de la Vienne à Lussac-les-Châteaux avec un ouvrage d'art commun à la LGV et à la nouvelle RN 147 à 2 x 2 voies.

Ils estiment également qu'il convient de profiter des contournements de Lhommaizé - Lussac-les-Châteaux - Montmorillon pour coupler le tracé de la LGV avec le tracé 2 x 2 voies de la RN 147.

Pour deux contributeurs, le jumelage de la future ligne avec la RN 147 dans la région de Bussière-Poitevine créera trop d'impacts sur le bâti. L'un des contributeurs préconise un trajet plus direct que celui proposé par les Zones de Passage Préférentielles.

Certains manifestent des préférences sur le passage :

- 4 contributeurs privilégient la variante Sud, permettant le contournement par l'Ouest de la forêt des Coutumes ;
- 1 contributeur préconise le passage au plus près des Ponts de Lussac.

Quelques zones particulièrement sensibles réclament l'attention de Réseau Ferré de France :

- la présence de nombreux massifs forestiers autour de Lhonnaizé, Lussac-les-Châteaux, Queaux, Gouex, Persac, avec de nombreuses espèces de faunes sauvages ;
- l'accès à Bussière-Poitevine est sensible du point de vue des activités (gîtes, zone d'activités, discothèque) par ailleurs génératrices de revenus pour l'économie locale ;
- le passage entre les deux bourgs de Gouex et Persac.

Enfin, l'un des contributeurs estiment qu'il faudrait prévoir un passage pour la faune à hauteur de La Vezinière sur la commune de Lhonnaizé.

Sur la section Saint-Bonnet-de-Bellac – Ouest de l'agglomération de Limoges

Les réponses aux questionnaires font apparaître des opinions diverses sur le passage par la ZPP Nord ou la ZPP Sud :

- 7 contributeurs sont plutôt favorables à la ZPP passant au pied des Monts de Blond et au sud de la vallée de la Glaïeule, en raison de l'impact environnemental et paysager engendré par la ZPP Nord dans la traversée du Vincou et au niveau de Bellac ;
- 1 contributeur estime, au contraire, la ZPP Sud moins opportune au regard de l'étalement de l'habitat au niveau de Vaulry et de Puybureau. Il préconise de couper au niveau de la forêt du Bois du Roi qui est déjà impactée par un centre de stockage des Déchets Ménagers et Assimilés. Pour d'autres, la traversée du Bois du Roi est délicate, justement compte tenu de la présence de ce centre. L'un des contributeurs suggère de passer de préférence du côté Est de Bellac à côté de la déviation. ;
- 1 contributeur préconise la ZPP Nord avec un raccordement sur Paris-Toulouse (PT1bis).

Les contributeurs reviennent également sur la nécessité d'éviter certaines zones, et plus particulièrement :

- les Monts de Blond ;
- les agglomérations de Bellac, Nieul L'Espoir, Saint-Gence, Peyrilhac, Saint-Jouvent, Saint-Bonnet-de-Bellac.

D'autres attirent l'attention de Réseau Ferré de France sur la présence :

- d'anciennes mines d'arsenic à Vaulry et d'une usine de traitement arsenic, à sécuriser préalablement ;
- d'un projet de parc éolien près de Blond.

1 contributeur demande à Réseau Ferré de France de réutiliser la plate-forme existante de l'ancienne ligne le Dorat-Châteauponsac-Bessines-Bifur-Bersac.

Le raccordement vers Limoges

Les réponses aux questionnaires sont partagées sur la question du positionnement du raccordement :

- 2 contributeurs estiment que le raccordement sur la ligne Paris-Toulouse (PT0) est le plus favorable tandis que d'autres pensent qu'il va très fortement impacter l'urbanisation de la commune du Palais-sur-Vienne ;
- l'un des contributeurs considère que le raccordement sur la ligne Poitiers-Limoges (PL4) provoquera des nuisances fortes ;
- 10 contributeurs indiquent leur préférence pour les raccordements sur la ligne Paris-Toulouse PT1, PT1bis ou PT3, qu'ils jugent moins impactants pour l'habitat. Ces raccordements, les plus éloignés de l'agglomération, seraient de leur point de vue les plus favorables pour l'environnement humain. La solution de raccordement sur Paris-Toulouse (PT3) semble être préférée ;
- 1 contributeur juge que le raccordement devrait être possible sur la ligne Limoges-Paris avant le viaduc du Palais-sur-Vienne ;
- 2 contributeurs sont plutôt favorables au raccordement sur la ligne existante Poitiers-Limoges.

Les contributeurs reviennent également sur la nécessité d'éviter certaines zones, et plus particulièrement :

- le Parc des Expositions, le moulin Pinard - Parc de l'Aurence 1, en raison de la proximité des lotissements ;
- la commune de Bonnac-la-Côte, en développement ;
- le Nord de Beaubreuil et le Sud des Monts d'Ambazac, en raison de la coupure entre l'agglomération de Limoges et le milieu campagnard et forestier.

Il est demandé à Réseau Ferré de France de prêter une attention particulière :

- aux anciennes mines d'uranium (côté 432) à Bonnac-la-Côte ;
- aux fûts de déchets d'uranium, entreposés dans les galeries souterraines par la COGEMA, dans le village Le Monteil ;
- d'une zone de captage d'eau potable à « La Mazelle » ;
- des réserves d'eau de la Ville de Limoges à Bonnac-la-Côte.

COURRIER DE LA LGV N°2 - MAI 2009

LE QUESTIONNAIRE SUR LES ZONES DE PASSAGE PRÉFÉRENTIELLES

Pour contribuer aux études en cours, nous vous invitons à renseigner ce questionnaire et à le poster directement à la Mission LGV Poitiers-Limoges (affranchissement offert) avant le 15 juin 2009 si possible.

De manière générale, quels sont pour vous les critères à prendre en compte, de manière prioritaire, dans le choix d'une zone de passage préférentielle (ZPP) ? *Cochez - plusieurs choix sont possibles :*

- présence de bâti environnement naturel
- ressource en eau foncier agricole et forestier
- temps de parcours contraintes techniques (franchissement de rivières, insertion dans le bâti dense...)
- coût du projet autres : merci de préciser

Avez-vous des points particuliers à nous signaler sur les ZPP ?

Sortie de Poitiers :

.....

« Tronc commun », de Dienné à Saint-Bonnet-de-Bellac :

.....

Section Saint-Bonnet-de-Bellac – Ouest de l'agglomération de Limoges :

.....

Sortie de Limoges :

.....

.....

Avez-vous d'autres questions, remarques et suggestions ?

.....

.....

.....

Vous êtes (Cochez) :

- Particulier Représentant d'association Représentant d'entreprise
- Agriculteur/sylviculteur Elu Autre (merci de préciser) :

Votre commune de résidence :

Facultatif :

NOM..... Prénom :

Téléphone Adresse e-mail

J'accepte d'être destinataire d'informations sur le projet et que mes coordonnées soient enregistrées dans un fichier déclaré à la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL).

Réseau ferré de France vous remercie pour votre contribution.