



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

## Concertation territoriale

### Réunion plénière

#### Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

Les apports de la concertation  
 Les comités de pilotage et des financeurs du 6 juillet 2009  
 Les perspectives pour l'étape 2  
 Le calendrier

DATE DE LA REUNION

Le 30 juin 2009

REDACTEUR

**D. DUPRE**

PROCHAINES REUNIONS

- Septembre 2009

SOCIETES

REPRESENTANTS

TEL / FAX / MAIL

PRES. ABS. DIFF. CONVOCA

**Equipe projet**

|                    |                       |  |  |  |  |  |
|--------------------|-----------------------|--|--|--|--|--|
| RFF                | ROUSSEAU Richard      |  |  |  |  |  |
| RFF                | POUZOLS Jean-Marc     |  |  |  |  |  |
| RFF                | HUGOT Christophe      |  |  |  |  |  |
| RFF                | RIZK Najj             |  |  |  |  |  |
| RFF                | DZIEDZIECKI Jean-Marc |  |  |  |  |  |
| RFF                | JIMENEZ Fabien        |  |  |  |  |  |
| MENSCOM            | CAMOUS Nicolas        |  |  |  |  |  |
| MENSCOM            | DUPRE David           |  |  |  |  |  |
| Arcadis            | ALTENBURGER Aurélie   |  |  |  |  |  |
| Arcadis            | BRICHANT Cyrille      |  |  |  |  |  |
| Algoé              | ROFIDAL Philippe      |  |  |  |  |  |
| Arcadis            | SEREY-EIFFEL Philippe |  |  |  |  |  |
| Egis Rail          | LATROY Gérard         |  |  |  |  |  |
| Egis Rail          | BREDEL Jean-Eric      |  |  |  |  |  |
| Egis Environnement | LABARRAQUE Dorothée   |  |  |  |  |  |

| Participants à l'atelier                                 |                     |  |  |  |  |  |
|--|---------------------|--|--|--|--|--|
| ALTRO  | BERTRAND Guillaume  |  |  |  |  |  |
| Association Les Amis de la Terre et air de nos campagnes | CHEVALIER Christian |  |  |  |  |  |
| Association Les Amis de la Terre                         | TRICART Yvan        |  |  |  |  |  |
| Association de Défense de la Vallée de Gartempe          | DE TRAZ André       |  |  |  |  |  |
| Association Vigilance Saint-Jouvent                      | MULLER Maryvonne    |  |  |  |  |  |
| Association Vigilance Saint-Jouvent                      | MARIAUX François    |  |  |  |  |  |
| Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne                 | MAINGUY Louis-Marie |  |  |  |  |  |
| Chambre d'Agriculture de la Vienne                       | CALVO Laetitia      |  |  |  |  |  |
| Chambre d'Agriculture de la Vienne et Chambre Régionale  | PATRIER Michel      |  |  |  |  |  |
| Conseil Général de Haute-Vienne                          | PERRACHON Franck    |  |  |  |  |  |
| Conseil Général de Corrèze                               | GEFFRAY Bernard     |  |  |  |  |  |
| CRPF Limousin  | DIDOLOT François    |  |  |  |  |  |
| DDAF 87  | SEUVANTON Paul      |  |  |  |  |  |
| DIREN Limousin   | CARLIN Henri        |  |  |  |  |  |
| DRAC Limousin  | SOYER Claire        |  |  |  |  |  |
| DRE Limousin   | GUILLON Denis       |  |  |  |  |  |
| DRE Limousin   | BIROT Dominique     |  |  |  |  |  |
| DRE Poitou-Charentes                                     | LAURENCON Patrick   |  |  |  |  |  |

|   |                    |  |  |  |  |  |
|---|--------------------|--|--|--|--|--|
| FDSEA Vienne  | MOUNEAU Régis      |  |  |  |  |  |
| FDSEA Vienne  | DUCELLIN Odile     |  |  |  |  |  |
| Fédération<br>Départementale des<br>Chasseurs de la<br>Haute-Vienne | CANARD Céline      |  |  |  |  |  |
| Fédération Régionale<br>des Chasseurs du<br>Limousin                | JAUNAY Emeline     |  |  |  |  |  |
| Garant de la<br>concertation  | PERIGORD Michel    |  |  |  |  |  |
| Limoges Métropole   | BOULEGE Claude     |  |  |  |  |  |
| Limoges Métropole   | PARROT Jean-Paul   |  |  |  |  |  |
| Limousin Nature<br>Environnement                                    | RABETEAU Emilie    |  |  |  |  |  |
| Région Limousin   | GANGLER Jacques    |  |  |  |  |  |
| Région Limousin   | JARRY Michael      |  |  |  |  |  |
| SAFER Poitou-<br>Charentes  | POUBLANC Alain     |  |  |  |  |  |
| SDPPR de la Haute-<br>Vienne  | DE MONVALLIER Jean |  |  |  |  |  |
| SNCF  | FRUCHON Guylaine   |  |  |  |  |  |
| Ville de Limoges  | CHARISSOUX Nadine  |  |  |  |  |  |
| Ville de Limoges  | DANIEL Jean        |  |  |  |  |  |
| Ville de Limoges  | MARTIN Eric        |  |  |  |  |  |

| TYPE      | EMETTEUR   | N° ORDRE DOC. | VERSION  | INDICE   | Du              |
|-----------|------------|---------------|----------|----------|-----------------|
| <b>CR</b> | <b>MEN</b> | <b>2618</b>   | <b>0</b> | <b>A</b> | <b>15/07/09</b> |

Début de la réunion à 9H50

Nicolas CAMOUS propose l'ordre du jour de l'après-midi, structurée en trois temps qui auront pour objectifs de faire un retour sur :

- les apports de la concertation en étape 1 ;
- les éléments présentés au Comité de Pilotage et au Comité des Financeurs du 6 juillet 2009 ;
- les perspectives en étape 2 ;
- le calendrier.

Jean-Marc POUZOLS propose de faire un retour sur le fonctionnement de la concertation en étape 1, sur ses apports dans le processus d'études et un point d'avancement sur les sujets à l'étude en étape 2. Des études complémentaires sont menées actuellement et un choix de zone de passage préférentielle, notamment sur la section Bellac- Saint-Jouvent et sur les raccordements, sera fait lorsque Réseau ferré de France disposera de tous les éléments pour faire un choix éclairé.

### **Rappel du déroulé de la concertation en étape 1 par Jean-Marc POUZOLS (chef de mission LGV Poitiers-Limoges)**

*cf. diaporama pages 4 à 7 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- La concertation en étape 1 a été menée à différents niveaux. Des ateliers thématiques regroupant un ensemble d'acteurs associatifs, socioéconomiques, services de l'Etat se sont réunis à plusieurs reprises. Les ateliers ont été riches et denses. Des échanges nombreux ont pu avoir lieu au cours des 22 réunions thématiques et plénières proposées. Ces ateliers ont regroupé en moyenne une vingtaine d'acteurs et plus de soixante dix lors des réunions plénières. Elles ont été constructives, permettant de hiérarchiser les enjeux ou encore de mesurer l'insertion du projet dans chaque zone de passage préférentielle. Elles ont permis de faire certains choix, même si d'autres restent à venir en début d'étape 2.
- Les ateliers ont constitué une charge importante pour les participants, qui ont cependant été régulièrement présents. La densité des documents transmis, dans des délais très courts, demandait l'investissement de tous. Les délais de transmission des études, jugés réduits par certains participants, ont été l'objet de discussions. Néanmoins, des délais trop longs n'auraient pas permis de faire avancer les études, étant donné que la concertation et les études ont été menées en parallèle.
- Même si la charte de concertation fut l'objet d'importants échanges, cela n'a pas empêché de rentrer très rapidement dans le contenu des études. Réseau ferré de France a obtenu de nombreuses réactions sur les études, que ce soit au niveau de la hiérarchisation des enjeux environnementaux, sur le classement des critères techniques, fonctionnels et environnementaux que sur les zones de passage possibles.
- Le dispositif d'échanges peut s'améliorer pour l'étape 2. Les ateliers thématiques ont présenté des fonctionnements variables. Les échanges se sont révélés plus fournis pour les ateliers « environnement et cadre de vie » et « fonctionnalités du projet ». La thématique de l'aménagement du territoire a été plus abordée pendant les échanges bilatéraux et, de fait, a nécessité moins de réunions. A la demande des participants, Réseau ferré de France a procédé à un couplage des ateliers « foncier » et « environnement et cadre de vie ». En étape 2, la question foncière se révélera sans doute plus prégnante.
- Parallèlement aux ateliers, des réunions d'information avec les communes ont été organisées dès le mois de février 2009 et ont permis d'informer les élus sur l'état d'avancement des études. Ces dernières ont été menées dès que Réseau ferré de France a pu disposer des premiers résultats d'études. Par ailleurs, des

échanges bilatéraux ont eu lieu avec les communes concernées afin, notamment, d'échanger sur les projets locaux.

- Cet ensemble de réunions a été très précieux pour Réseau ferré de France afin de comparer les solutions de passage sur la base des tracés tests.
- Les apports de la concertation vont être présentés aujourd'hui, section par section. Une visualisation 3D est également proposée.

Nicolas CAMOUS précise que le bilan de la concertation en étape 1, reprenant l'intégralité des échanges, sera disponible en septembre 2009.

**L'association ALTRO** précise qu'elle soutient la LGV Poitiers-Limoges même si quelques aspects du projet l'inquiètent. Le souci de l'association est que l'infrastructure soit multifonctionnelle (voyageur et fret). Des études ont révélé que la multifonctionnalité est importante pour des régions moins denses, afin de contribuer à la rentabilité du projet. La région Limousin doit prendre en compte de manière globale l'aménagement du territoire et Réseau ferré de France étudier la possibilité de la mixité des trafics sur la LGV. Elle apparaît d'autant plus nécessaire qu'elle constitue une demande de la population. L'association précise qu'il se tient vendredi prochain à Rennes l'assemblée générale d'ALTRO. Il s'agira de savoir comment, à partir de la LGV Poitiers-Limoges, nous pouvons réaliser une liaison Rennes-Limoges. → *Jean-Marc POUZOLS rappelle que le projet a été envisagé dès le début sous forme d'une ligne nouvelle dédiée aux voyageurs. Les évaluations n'ont fait que confirmer la pertinence de cette fonctionnalité. Pour les liaisons transversales fret, RFF renforce et électrifie plus au nord l'axe Nantes-Tours-Vierzon-Lyon.*

**L'association ALTRO** précise que des mesures conservatoires sont donc à prévoir. La possibilité de services transversaux doit être envisagée dès la mise en service afin de faire en sorte que la ligne soit évolutive. → *Jean-Marc POUZOLS rappelle que les premiers éléments d'évaluation confirment plutôt la réalisation d'une ligne dédiée aux voyageurs.*

**L'association Les Amis de la terre** précise qu'elle était partisane de la transversalité. Force est de constater qu'il y a une incompatibilité entre le projet de transversalité d'ALTRO et la LGV Poitiers-Limoges. Par ailleurs, l'association pense que RFF a commis des erreurs en tardant à aller sur le terrain afin de rencontrer les élus et la population. Il est heureux pour RFF que les associations aient pris l'initiative d'organiser des réunions publiques. Elles ont permis aux populations de s'informer sur les zones de passage et les enjeux liés à la réalisation de la LGV. L'organisation de ces réunions était pourtant sous contraintes puisque RFF a sommé les associations de ne pas le faire. Le retard pris par RFF sur le projet est éclairant de la situation dramatique dans laquelle est le projet. Aucune solution de passage n'est satisfaisante. La réunion publique de Bellac a montré que seules trois personnes sur l'assemblée soutiennent le projet : un vice-président du Conseil Général, le secrétaire général de la Préfecture et le président de la CCI de Limoges. Une large majorité de personnes souhaite donc arrêter le projet parce que les populations ont la connaissance du projet et des conséquences qu'il aura sur le cadre de vie. Il y a un vrai mouvement pour un projet alternatif : la réalisation de lignes nouvelles à grande vitesse sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. → *Jean-Marc POUZOLS précise qu'il convient de relativiser les événements et l'opposition sur le projet. Tout projet d'infrastructure, quel qu'il soit, provoque un lot d'opposition. Cette dernière s'est cristallisée suite à la diffusion d'informations de la part d'associations, sans que RFF ne puisse apporter le moindre élément d'explications. Cette diffusion a rendu les choses difficiles dans la mesure où les documents transmis étaient des documents de travail provisoires et partiels. Les réunions publiques sont ainsi un moyen pour RFF de rétablir certaines vérités sur le projet. Les réactions de défense des populations*

*sont légitimes et courantes dans ce type de projet. Personne n'accepte un projet sans inquiétude à côté de chez soi. Il faut de ce fait faire toute la pédagogie possible avec une information la plus claire possible.*

**L'association Les Amis de la terre** estime qu'il s'agit de l'échec de la démocratie participative dans le cadre de ce projet. Pour avoir déjà construit des processus de concertation sur des projets d'aire d'accueil des gens du voyage, la démarche était beaucoup plus satisfaisante. → *Jean-Marc POUZOLS précise que certains opposants estiment que des alternatives moins coûteuses en espaces et en coûts sont possibles par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Il s'agit d'une erreur. Toutes les solutions ont été étudiées. Les projets alternatifs à la LGV Poitiers-Limoges sont connus et nécessitent de créer des lignes nouvelles plus au Nord. Le problème est donc exactement identique. Ces projets sont encore plus coûteux.*

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** précise que les populations locales ont été mal informées. Le courrier de la LGV qu'elles auraient dû recevoir n'est jamais arrivé à destination. RFF avait également mentionné qu'il diffuserait ce courrier en mairie, ce qui vraisemblablement n'a pas été effectué. L'association s'interroge donc sur le nombre de questionnaires reçus, dans la mesure où le courrier de la LGV n°2 n'a pas été correctement diffusé. C'est la bonne volonté de RFF qui est remise en cause. → *Jean-Marc POUZOLS indique que RFF a effectivement eu des difficultés pour la distribution des courriers. 80 000 exemplaires ont été diffusés, même s'il semble que la distribution n'ait pas été satisfaisante. RFF a prévu de changer de prestataire, même si les difficultés persisteront puisque l'envoi de courrier non adressé n'est pas la technique la plus sûre d'information. Des questionnaires ont été distribués pendant les réunions publiques laissant la possibilité aux contributeurs de laisser leurs coordonnées. RFF pourra, par cet intermédiaire, envoyer des courriers adressés. Il s'agit du meilleur moyen pour recevoir l'information. Par ailleurs une information complémentaire est possible avec le site Internet. Une nouvelle plate-forme Internet permettra à RFF de diffuser les cartes des zones de passage, ce qui, jusqu'à maintenant, n'était pas possible compte tenu de la lourdeur des fichiers.*

Nicolas CAMOUS précise que RFF a reçu près de 400 questionnaires. Ce nombre est tout de même conséquent, montrant que nombre de courriers ont été réellement reçus par la population.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** estime que ce nombre est le résultat de l'information dispensée par les associations.

**L'association Les Amis de la terre** se pose des questions par rapport à la réalité de l'information du public dispensée par RFF. L'information de la population, à Bonnac-la-Côte, a eu lieu fin mai 2009. Un agriculteur expliquait, lors de la réunion publique de Bellac, qu'il avait eu connaissance du projet en apercevant des hommes de RFF faire des prélèvements sur son propre terrain. Il a alors appris que le projet passait chez lui. Le silence de RFF a provoqué la colère des riverains lors des réunions publiques de Bellac et Lussac-les-Châteaux. RFF a mis l'ensemble des élus du Limousin en porte à faux. Une certaine frustration s'est, par ailleurs, fait ressentir lors des réunions publiques sur le temps de parole laissé aux échanges sur la pertinence du projet. A titre d'exemple, le maire de Bellac n'a pas pu s'exprimer. Par ailleurs, des municipalités comme La Souterraine commencent à s'opposer au projet. Les réunions publiques comptaient 99% d'opposants. → *Nicolas CAMOUS répond qu'en tant qu'animateur de la réunion, il a tout fait pour permettre à chacun de prendre la parole. Concernant la question de la frustration, les réunions publiques de Lussac-les-Châteaux et Bellac ont a minima proposé 2h de débats et d'échanges sur la pertinence du projet, sur les 3h30, en moyenne, de réunion. Richard ROUSSEAU précise qu'il a beaucoup travaillé au débat public et à sa préparation. Il a donné lieu à une vingtaine de réunions d'échanges, entre autres à Bellac, Guéret, Châteauroux ou encore La Souterraine. Il a fait l'objet de publications et d'annonces dans la presse. Il rappelle que les interrogations sur la pertinence du projet ne sont*

*pas tellement ressorties à ce moment-là. Jean-Marc POUZOLS précise qu'il est exact qu'un exploitant agricole a montré beaucoup d'émotions et de colères par rapport au projet lors de la réunion publique de Bellac. Cette colère légitime était sans doute liée au fait qu'il n'a pu poser ses questions qu'au bout de 2h30 d'échanges sur la pertinence du projet alors même qu'il venait de découvrir les tracés tests. Il a d'ailleurs été très difficile de lui répondre en séance. Cet agriculteur aurait voulu avoir, plus tôt dans la réunion, des réponses sur l'insertion du projet dans son cadre de vie.*

### **Présentation des apports de la concertation section par section par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

*cf. diaporama pages 10 à 66 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- L'objet de l'étape 1 était de sélectionner une zone de passage. La concertation parallèle a permis de faire remonter de l'information, et notamment sur les projets des territoires. Certains fonds de plans IGN n'étant pas à jour, l'objet de la concertation locale était de faire remonter des informations de terrain. Force est de constater que RFF est aujourd'hui au courant de la plupart des projets locaux, signe d'une connaissance désormais quasi exhaustive des enjeux majeurs des territoires.
- Réseau ferré de France avait émis l'hypothèse d'une visite sur le terrain. Finalement, un survol des ZPP est proposé pendant la réunion grâce à l'utilisation d'un outil en 3D.

**L'association Les Amis de la terre** estime que RFF aurait pu connaître plus tôt les projets locaux en organisant, dès le début, des réunions publiques d'information. → *Philippe SEREY-EIFFEL rappelle que RFF a collecté des informations très en amont. Cette collecte n'a toutefois pu être exhaustive. Le maire a fait connaître ce projet (lotissement de la Brassaise) lors de la réunion publique de Lussac-les-Châteaux. Dès le lendemain, Réseau ferré de France avait rendez-vous à la mairie pour en discuter et voir comment les projets pouvaient être rendus compatibles. Jean-Marc POUZOLS confirme que RFF utilise au plus vite les informations qui proviennent des échanges. La difficulté est le caractère très « amont » de certains projets identifiés, qui ne sont pas répertoriés dans les documents recueillis, ni mentionnés sur des cartes. Seul le dialogue peut permettre d'avancer et d'avoir une connaissance prospective la plus complète possible du territoire.*

### **Reprise de la présentation des apports de la concertation sur la section 1 Poitiers-Vienne par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

*cf. diaporama pages 10 à 66 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- 2 raccordements concernent la commune de Ligugé (PB1 et PLR). Le raccordement PLR est situé à l'ouest la commune. La municipalité a fait savoir à RFF l'existence d'un projet de lotissement et a émis un avis défavorable sur le raccordement PLR.
- Des discussions sont en cours avec la DIREN sur la hiérarchisation des raccordements PB0, PLR et PL0 au niveau de Ligugé, Smarves et Saint-Benoit en raison de la procédure de classement du site de la vallée du Clain.

Dorothee LABARRAQUE précise que la procédure de classement de la vallée du Clain peut encore entraîner des ajustements à la marge, dans le cadre de la concertation avec les communes concernées.

L'association **Les Amis de la terre** regrette que Poitou-Charentes Nature ne soit pas présente car la vallée du Clain présente des espèces rares que l'on ne trouve que dans la région (mis à part en Corse). Cette région présente un microclimat et l'arrivée de la LGV aura des conséquences désastreuses pour cette région. → *Philippe SEREY-EIFFEL* indique que les services de la DIREN semblent moins alarmés. Les études sur les espèces rares et les milieux naturels, menées au printemps, seront prises en compte. Si aucun choix de raccordement n'a été fait par RFF, c'est justement pour prendre en compte l'ensemble des contraintes. RFF reviendra vers les ateliers thématiques avec des éléments plus précis à l'automne 2009.

*Dorothee LABARRAQUE* précise qu'effectivement, les objectifs du site classé comprennent également la préservation des milieux naturels remarquables. Cet objectif est bien pris en compte dans les études et fait partie des discussions avec les DIREN. A ce stade, le raccordement PLR semble plus discret en termes d'impacts paysagers et sur les milieux naturels que les deux autres (PB0 et PL0) même si l'impact sur le milieu naturel doit être vérifié.

### **Reprise de la présentation des apports de la concertation sur la section 1 Poitiers-Vienne par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

*cf. diaporama pages 10 à 31 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- La commune de Roches-Prémarie-Andillé demande à RFF de décaler les tracés tests plus au Nord en raison du futur projet de ZAC des Erondières et du lotissement des Chaumes.
- Un exploitant de la commune de Nouille-Mauperruis a fait part à RFF de la présence d'un projet de réserve d'irrigation. Le tracé test peut être décalé de 50 à 100 mètres au Sud et permettre la compatibilité des deux projets. Cela fait partie des nombreux exemples illustrant la compatibilité de deux projets à condition d'une prise en compte suffisamment en amont.
- Sur la commune de Nieul l'Espoir, l'un des tracés tests propose un jumelage de 6 km avec la ligne classique. La proximité d'un centre de réadaptation cardiaque avait été signalée à RFF. Les bâtiments se situent à plus de 250 m du projet et sont séparés du tracé test par une zone boisée. La mise en place d'une protection phonique permettrait non seulement de masquer les bruits provoqués par la LGV mais également de réduire sensiblement ceux du TER. Ce type d'établissement demande beaucoup de calme. RFF en a bien évidemment conscience et mettra en place les mesures adéquates.
- Dans le secteur de Nouille-Mauperruis, Nieul l'Espoir, Gizay et Vernon, deux options de passage sont à l'étude : l'une d'entre elle se jumelle sur 6 km avec la ligne classique. Ce secteur est contraint par la présence de zones bâties. Il n'y a donc plus beaucoup de latitudes pour faire évoluer les tracés tests. L'association de chasse de Gizay s'est prononcée pour cette option afin d'éviter de nouvelles coupures. Par ailleurs, la profession agricole semble plutôt favorable au jumelage tandis que les riverains et les communes y sont défavorables. RFF demande l'avis des ateliers entre d'une part, la concentration des impacts (solution de jumelage) et, d'autre part, la répartition des contraintes.
- Concernant le domaine de Dienné, et en accord avec les porteurs de projet, il est proposé un décalage du tracé test plus au Nord. La présence d'un bois pourrait faire obstacle à l'impact visuel. L'impact acoustique, quant à lui, peut être réglé par des protections adaptées.
- Sur la section Dienné-Lussac les Châteaux, une zone de passage préférentielle unique a été identifiée. RFF a récolté des informations qui pourraient influencer sur les tracés tests et a été interrogé à plusieurs reprises sur la possibilité d'un jumelage avec le projet de mise à 2x2 voies de la RN147. Cette demande émane de la grande majorité des élus qui suggèrent d'étudier en parallèle les deux projets afin, si cela est possible, de

concevoir un ouvrage commun dans le franchissement de la Vienne, ou tout au moins deux ouvrages jumelés.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** demande quelle est la distance acceptable d'une LGV par rapport à la présence d'habitations. → *Philippe SEREY-EIFFEL répond que la notion d'acceptabilité est relative. Les impacts de la LGV ne sont pas vécus de la même manière si la LGV passe au dessus ou en dessous du niveau du sol, ou encore si des bois permettent de cacher la ligne des habitats. Le rajout d'une protection phonique améliore également la situation. Il s'agit donc d'analyser au cas par cas la proximité du bâti. Jean-Marc POUZOLS confirme que cette question n'appelle pas une norme mais une analyse de la situation au cas par cas. En amont du choix d'une zone de passage préférentielle, il convient de regarder que les impacts, entre autres, sur le bâti, sont minimisés. C'est l'intérêt des tracés tests.*

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** précise qu'elle a l'impression que les habitations, dans le secteur de Nouaillé Mauperthuis, vont se retrouver coincées entre la ligne TER et la LGV. Cette situation n'est que peu enviable. → *Philippe SEREY-EIFFEL alerte sur les impressions de proximité entre les habitations et les tracés tests occasionnées par une lecture sur une carte. Seule une analyse sur le terrain permet réellement de révéler l'acceptabilité. Tous les accès sont rétablis. Des merlons et autres protections phoniques pourront éventuellement être mis en place permettant de respecter au maximum le cadre de vie. Un dialogue très constructif avec les riverains a été engagé à la sortie des réunions publiques. Ils ont des questions sur les moyens d'améliorer la situation au regard du cadre de vie. Il existe une quantité de solutions d'insertion.*

**La FDSEA de la Vienne** précise que la profession agricole a émis une préférence pour le tracé en jumelage. Lorsque cet avis a été émis, le FDSEA pensait que le jumelage était parfait, c'est-à-dire qu'il suivait précisément la ligne actuelle. Or force est de constater aujourd'hui qu'il se situe à 65 mètres de la ligne existante et dans une zone fortement urbanisée. Les nuisances sur les riverains seront donc significatives. Le FDSEA émet donc des réserves et signale que sa position favorable au jumelage est aujourd'hui altérée et sans doute moins tranchée. → *Philippe SEREY-EIFFEL précise qu'il existe des avantages et des inconvénients à toutes les solutions. Elles doivent donc être mesurées dans le détail.*

**L'association Les Amis de la terre** demande à RFF pour la sérénité des débats que des riverains ne se sentent pas sacrifiés par le projet. La LGV Poitiers-Limoges va provoquer de nombreux préjudices, dont la dévaluation de l'immobilier. Il serait donc intéressant d'avoir recours à une évaluation.

Jean-Marc POUZOLS précise que Réseau ferré de France a présenté les échanges avec les acteurs locaux sur la base de plusieurs possibilités de passages et de raccordements. La présentation suivante concerne un tronçon commun. La lecture est donc un peu différente puisqu'il s'agit de confirmer que la solution retenue fonctionne.

### **Présentation des apports de la concertation sur la section 2 Vienne-Bellac par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

*cf. diaporama pages 32 à 37 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- Deux projets de ZDE, à Moulismes et à Blond, ont été portés à connaissance de RFF. Le premier, très en amont, est en cours d'instruction. En tout état de cause, la coordination des études permettra de rendre compatible ce projet avec le passage de la LGV Poitiers-Limoges. A Blond, le projet est plus avancé. La mise en compatibilité des projets peut consister à déplacer l'une des éoliennes.

- Un centre de traitement des déchets, à Bellac au Nord du bois du Roi, a fait l'objet de contestations au niveau local. Ce projet a rendu la population locale très sensible à tout nouveau projet d'équipement structurant et l'acceptation locale est complexe. Les discussions engagées avec l'exploitant permettent de dire aujourd'hui qu'il n'y a pas d'inconvénient au passage du projet dans la zone de servitude du centre. La mise en compatibilité serait ainsi de déplacer le projet d'une centaine de mètres au Nord-Est.

**L'association Les Amis de la Terre** demande si les deux projets LGV et mise à 2x2 voies de la RN 147 seront coordonnés pour ne créer qu'une seule zone de rupture.

**La ville de Limoges** précise que des informations supplémentaires sont à apporter. Les élus locaux de la Vienne et de la Haute-Vienne ont demandé à l'Etat la réalisation d'une 2x2 voies sur la liaison Nantes-Poitiers-Limoges. La ville de Limoges espère qu'elle sera inscrite dans le Schéma National des Infrastructures de Transports dès septembre 2009. La question est de savoir qui va assurer la maîtrise d'ouvrage de cette infrastructure. L'idée intéressante du jumelage et de la coordination va présenter un problème de calendrier et de méthode. Cela impliquerait une innovation majeure, à savoir de coordonner deux projets qui n'ont ni la même logique ni le même temps de réalisation. En tout état de cause, RFF ne peut évidemment pas répondre tout seul à cette demande de jumelage. Seuls les élus locaux peuvent agir auprès de l'Etat. → *Philippe SEREY-EIFFEL précise que RFF a besoin de savoir si l'Etat est prêt à étudier les deux infrastructures en parallèle.*

**L'association Les Amis de la terre** estime qu'il faut absolument arriver à répondre à la demande forte du terrain d'étudier en parallèle les deux projets. Une incompréhension totale résulterait de l'absence de prise en compte de cette demande. → *Philippe SEREY-EIFFEL précise que RFF ne peut répondre seul à cette question. La demande est cependant entendue.*

**La Fédération des Chasseurs du Limousin** précise que ces deux projets nécessiteront des aménagements pour le passage de la faune sauvage (population de cerfs et de sangliers) et devra également éviter la multiplication des coupures. → *Jean-Marc POUZOLS répond que les aménagements nécessaires au passage de la grande faune seront bien traités. Le jumelage avec une autre infrastructure impliquera que toutes les réflexions soient coordonnées. Philippe SEREY-EIFFEL précise que les continuités seront restaurées. L'association de chasse de Gizay a d'ores et déjà signalé à RFF trois ou quatre points de passage de la grande faune. Un grand ouvrage commun permettrait de restaurer les continuités pour assurer son passage.*

**L'association Les Amis de la terre** estime que le Bois du Roi, lieu d'implantation du centre de traitement, nécessite une attention tout particulière étant donné les antécédents dans ce secteur. Un projet cohérent de centre de traitement a été trouvé suite à de nombreuses procédures judiciaires et suite à la mobilisation des populations locales. Il convient donc aujourd'hui de ne pas toucher à ce projet. → *Philippe SEREY-EIFFEL précise qu'il est tout à fait d'accord avec la remarque de l'association Les Amis de la terre. Cependant, la zone de servitude du centre protège de la construction de bâti mais n'empêche pas le passage d'une LGV.*

**L'association Les Amis de la terre** rend attentif aux possibles fissures du centre de stockage des déchets provoquées par les effets sismiques du passage de la LGV. → *Jean-Marc POUZOLS stipule qu'il n'existe pas d'effets sismiques dus au passage d'une LGV. Il donne rendez-vous à l'association à côté d'une LGV afin de s'en assurer. Les vibrations provoquées sont par ailleurs largement contrôlées.*

**L'association Les Amis de la terre** précise alors qu'une fragilisation du centre de stockage (fissures) peut également être provoquée par l'accumulation des vibrations. → *Philippe SEREY-EIFFEL précise que les propos*

de l'association n'ont rien d'évident. Il prend l'exemple du tunnel de Vouvray, situé à proximité de caves viticoles qui ne subissent aucune vibration due au passage des trains. *Dorothee LABARRAQUE* indique que cela dépend du type de sols : un sol plutôt meuble ne provoque aucune perception au-delà de 15 mètres. Un sol plus rocheux absorbe moins les vibrations, qui peuvent ainsi être ressenties au-delà de 100 mètres. Si toutefois le niveau de vibration était trop important, des mesures d'atténuation à la source existent. *Jean-Marc POUZOLS* précise également que le passage à proximité du centre de traitement ne se fera que si de bonnes conditions de passage ont été vérifiées.

**L'association Les Amis de la terre** précise qu'il s'agit d'un centre classé par la DRIRE. La CLIS, chargée de surveiller l'exploitant, doit donc donner son avis sur l'interférence des deux projets. → *Jean-Marc POUZOLS* précise que la CLIS sera sollicitée à un moment plus avancé du projet lorsqu'un tracé sera pressenti. *Philippe SEREY-EIFFEL* indique que le syndicat départemental qui a été sollicité par RFF connaît bien tous les textes réglementaires. Une concertation étroite est prévue en étape 2. En tout état de cause, la question des vibrations n'a pas été soulevée, à ce stade, par l'exploitant.

### **Reprise de la présentation des apports de la concertation sur la section 2 Vienne-Bellac par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

*cf. diaporama pages 38 à 40 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- Au nord de la limite départementale de la Vienne et de la Haute-Vienne, l'intérêt de l'option de jumelage avec la RN147 est de ne pas créer de nouvelles coupures. Il existe cependant une solution alternative qui permet de contourner par le sud la forêt des Coutûmes. Des acteurs se sont positionnés pour ou contre le jumelage. Bussière-Poitevine et Saint Bonnet-de-Bellac sont plutôt contre la solution de jumelage. Des avis commencent à être émis par les acteurs. RFF demandera également celui des ateliers thématiques à partir de septembre 2009.

*Dorothee LABARRAQUE* précise que les données portées à connaissance par l'association Limousin Nature Environnement ainsi que l'inventaire sur les amphibiens réalisé en début d'année montrent la présence d'habitats naturels de fort intérêt dans les secteurs traversés par l'option de contournement de la forêt des Coutûmes

### **Présentation des apports de la concertation sur la section 3 Vienne-Bellac par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

*cf. diaporama pages 41 à 47 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- Au niveau de Saint-Junien-les-Combes, une interférence du projet avec le puit du Mas de l'Or (captage de l'eau potable) a été identifiée. Il est possible de décaler le projet de quelques mètres. La proximité de zones de captage d'eau est maîtrisée en phase travaux.
- A Saint-Jouvent, le tracé test de la ZPP médiane passe à proximité des hameaux de Sénélas et de La Grelle.

**L'association Les Amis de la terre** précise que l'entretien de la voie ferrée, à l'aide de désherbants, aura des conséquences sur la potabilité de l'eau, du à la proximité de la zone de captage. Elle se demande comment RFF va prendre en compte ce problème dans un contexte où l'on demande de plus en plus aux exploitants agricoles de pratiquer une agriculture biologique. → *Philippe SEREY-EIFFEL* précise qu'il y a deux solutions : soit

*l'entretien des voies se réalise par une méthode thermique sans désherbants, soit on récupère l'ensemble des eaux de pluie sur lequel un traitement est réalisé à l'extérieur de la zone de captage.*

**L'association Les Amis de la terre** demande si cette technique sera précisée dans le cahier des charges. → *Philippe SEREY-EIFFEL confirme en précisant que ce n'est pas la première fois que l'on utilise ce type de procédé. Dorothee LABARRAQUE rajoute que la police de l'eau fixe également les conditions d'exploitation (arrêté d'autorisation).*

**L'association Les Amis de la terre** indique que les hameaux de La Grelle et de Sénélas sont en plein développement et qu'un certain nombre de projets est prévu. → *Philippe SEREY-EIFFEL indique que la mairie de Saint-Jouvent n'a pas signalé de projets au niveau de ces hameaux. Toutefois, RFF est preneur d'informations si tel était le cas.*

**L'association Les Amis de la terre** précise que le projet passe à proximité des sources du Cussou (qui forment une tourbière, véritable zone humide qui alimente la zone du Palais-sur-Vienne. → *Philippe SEREY-EIFFEL indique qu'il existe deux catégories d'étangs : ceux qui sont sensibles avec la présence d'espèces protégées et ceux qui ne sont pas naturels et comportent moins d'espèces. Dorothee LABARRAQUE précise que RFF est attentif à la préservation de la qualité des eaux, d'autant plus que l'écrevisse à pattes blanches est apparemment présente dans cette zone.*

**L'association Les Amis de la terre** stipule que la problématique environnementale, à l'approche de Limoges, est liée à la présence du radon. Le radon crée des inquiétudes au niveau du bassin de récupération des eaux d'Ambazac. RFF va passer, en déblai, dans des zones particulièrement uranifères. L'association se demande comment RFF va gérer les matériaux prélevés et la ressource en eau. → *Philippe SEREY-EIFFEL précise qu'une expertise est en cours et sera disponible en septembre 2009.*

**La ville de Limoges** estime que les propos de l'association Les Amis de la terre sont faux. L'apport en eau de la ville de Limoges provient des Monts d'Ambazac avec la présence d'un barrage. Toutes les analyses pratiquées montrent que l'eau y est de qualité. Les insinuations actuelles font parties d'une campagne mensongère sur la qualité de l'eau potable. Il est parfaitement possible de disposer d'eau potable et de se situer à proximité de mines d'uranium.

**L'association Les Amis de la terre** indique que le minerai d'uranium est dangereux lorsqu'il est pulvérisé. A partir du moment où il se situe dans la roche et que l'on procède à des travaux, les risques d'émanations sont importants.

**L'association Les Amis de la terre** précise que tous les procédés légaux seront utilisés pour que la LGV ne passe pas dans cette zone. → *Philippe SEREY-EIFFEL constate que l'association Les Amis de la terre fait de l'opposition sur tous les sujets et se montre bien peu constructive.*

**Présentation des apports de la concertation sur la section 3 Vienne-Bellac par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

cf. diaporama pages 48 à 66 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- A l'approche de Limoges, RFF a prévu une réunion de concertation avec le centre de loisir du Mas d'Eloi même si, à ce stade, le tracé test arrive au Sud et n'impacte pas directement le centre de loisirs. Les conditions du site sont plutôt favorables à une bonne insertion.
- Le secteur de Bonnac-la-Côte et d'Ambazac présente de nombreuses zones bâties. Des éléments très détaillés ont été transmis par les communes. Certains lots viennent d'obtenir le permis de construire. Il est très difficile d'éviter les impacts sur le bâti.
- La voie de liaison Nord ainsi que la ZAC de la Grande Pièce ont également donné lieu à une concertation détaillée. La ZAC de la Grande Pièce peut être rendue compatible avec la LGV, soit en décalant le tracé test vers le Nord (créant une limite entre la ZAC et la zone naturelle), soit en adaptant les profils en long, soit en jouant sur l'agencement de la ZAC c'est-à-dire le plan de masse.
- Au niveau du Palais-sur-Vienne, une proximité entre le tracé test et un projet de lotissement a été constaté.
- Entre Bellac et Saint-Jouvent, RFF commence à recevoir des avis pour ou contre les zones de passage préférentielles Médiane ou Sud. La commune de Bellac s'est positionnée contre la ZPP Médiane tandis que la Communauté de Communes Aurence-Glane Développement serait plutôt favorable à cette ZPP Médiane, même si RFF est toujours en attente d'un avis écrit.

**La ville de Limoges** estime que la problématique du centre de loisirs a été traitée par RFF très en amont. Cela témoigne de la méthode parfaitement adaptée employée par RFF.

**L'association Les Amis de la Terre** précise que le château Saint-Antoine se situe juste à côté de l'A20 (proche de Tracheras, Monteil). Ce château a été aménagé pour accueillir des mariages mais également des gîtes. → *Philippe SEREY-EIFFEL précise qu'il existe également un autre château : celui de Bort.*

**L'association Les Amis de la terre** estime que la compatibilité de la ZAC, de la voie de liaison Nord et du projet de LGV nécessitera un tunnel important. Elle se demande si un pont n'est pas prévu afin de relier la ZAC et la zone industrielle Nord. → *Philippe SEREY-EIFFEL confirme, sous le contrôle de la ville de Limoges, que l'intention de l'agglomération est de relier la zone industrielle Nord à la ZAC.*

**La ville de Limoges** précise que l'agglomération a lancé des études pour la réalisation de la voie de liaison Nord, mais de manière déconnectée avec la réalisation de la ZAC qui est à un stade moins avancée. Les différents projets sont parfaitement compatibles dans cette zone.

**L'association Les Amis de la terre** précise que 220 pavillons sont prévus sur la zone située route d'Engernaud (.Ces pavillons figurent dans le Plan Local d'Urbanisme futur de la ville du Palais-sur-Vienne). → *Dorothee LABARRAQUE précise que les données du PLU en leur possession indique que ce secteur est en zone d'urbanisation future. Egis va se mettre en relation avec la municipalité pour récupérer les dernières évolutions et/ou les projets de la municipalité.*

**L'association Les Amis de la terre** estime que les échanges, plus en amont, de RFF avec les acteurs locaux auraient permis à RFF de connaître les projets plus tôt. → *Philippe SEREY-EIFFEL indique que RFF est allé à la rencontre des acteurs de terrains et des élus locaux à partir du moment où des tracés tests étaient disponibles. La concertation est conduite très en amont et a lieu parallèlement aux études. RFF aurait été plus tranquille à travailler dans son coin. Néanmoins, il a pris le parti de confronter le projet aux réalités locales futures. La*

*concertation locale nécessitait des tracés tests. On ne peut concerter sur une bande de 2 kilomètres de large. La méthode de concertation est donc transparente. Jean-Marc POUZOLS précise que le monde associatif n'est pas le seul moyen de recueil d'informations. Il y a également les services de l'Etat, les collectivités ou encore les chambres consulaires. RFF a travaillé pendant plusieurs mois pour récolter l'information. A ce stade, il s'agit de confronter des tracés tests aux acteurs de terrain au plus près des territoires.*

### **Présentation des tracés tests en 3D par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

- A ce stade, l'outil ne permet pas de se représenter le profil du projet. Les traits bleus sont les tracés tests et sont plaqués sur le relief.

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** se demande si RFF va couper la ligne existante avec la LGV au niveau de Boisserie. → *Philippe SEREY-EIFFEL indique que la ligne existante sera franchie : l'une des voies ferrées passera au dessus de l'autre.*

**L'association Les Amis de la terre** constate que la commune du Palais-sur-Vienne sera une nouvelle fois coupée en deux, alors même qu'elle l'est déjà par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Poitiers. → *Philippe SEREY-EIFFEL rappelle que la ligne Paris-Toulouse existe depuis plus de 150 ans et que de nombreux rétablissements ont été réalisés, relativisant l'effet de coupure.*

**L'association Les Amis de la terre** précise que les lotissements des Allées Utrillo sont entrain d'être vendus et que la LGV va avoir un impact néfaste sur la vente. → *Philippe SEREY-EIFFEL indique que le projet passe à 45 mètres en contrebas des lotissements et que, par là même, les conséquences du passage de la LGV sur cette zone seront réduites.*

**L'association Vigilance Saint-Jouvent** se demande pourquoi les permis de construire ne sont pas gelés lorsque l'on a connaissance d'un tel projet. → *Jean-Marc POUZOLS précise que seul un arrêté pour prise en considération d'un projet permettant de « geler » les permis de construire trop proches du futur projet. Cela n'est possible qu'après avoir précisé un tracé. Pour le projet de LGV Poitiers-Limoges, une telle procédure sera possible en milieu de l'étape 2, dans quelques mois.*

**La Fédération des Propriétaires Privées de la Vienne** se dit inquiète de certaines zones accidentées nécessitant un passage en hauteur qui provoquera plus de nuisances sonores qu'un passage en déblais. → *Philippe SEREY-EIFFEL indique que l'outil 3D exagère volontairement le profil. Les zones de franchissement par viaduc sont identifiées par RFF et le projet n'est pas très générateur de terrassement.*

### **Présentation des enseignements globaux de la concertation par Philippe SEREY-EIFFEL (Algoé)**

*cf. diaporama pages 67 et 68 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- De nombreuses informations ont été recueillies grâce à la concertation et aux échanges bilatéraux effectués par RFF. Il semblerait que la majorité des informations soit, à ce jour, portée à connaissance de RFF. Les semaines à venir permettront de la parfaire sur les projets des acteurs locaux. Les principaux éléments

nouveaux sont concentrés à proximité de Poitiers et de Limoges. Des discussions sont en cours pour rendre compatibles les projets avec la LGV Poitiers-Limoges. L'objectif est de co-concevoir les projets.

- Réseau ferré de France a choisi une méthode transparente. Elle présente l'inconvénient d'inquiéter un nombre de riverains plus conséquent et de provoquer l'incertitude d'un passage à proximité de son lieu de vie. Cependant, c'est une étape nécessaire pour récolter de l'information sur les projets, les rendre compatibles avec la ligne nouvelle et, au final, pour améliorer l'insertion commune dans les territoires.

**L'association Les Amis de la terre** précise que tout le monde ne se félicite pas comme Réseau ferré de France de la concertation mise en place.

### **Présentation des perspectives pour l'étape 2 par Jean-Marc POUZOLS (chef de mission de la LGV Poitier-Limoges)**

*cf. diaporama pages 70 et 71 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- Il est envisagé de poursuivre le dispositif de concertation en étape 2. Le rôle des ateliers thématiques consistera à étudier le projet plus finement, de la zone de passage préférentielle retenue au choix d'un tracé. Les ateliers thématiques auront pour objectifs de se prononcer sur une politique générale sur chaque problématique d'insertion. Les avis des ateliers seront également sollicités sur les éléments d'analyse complémentaires.
- Les sujets d'échanges seront fonction du contenu du dossier Avant Projet Sommaire d'étape 2.

**La DRE Limousin** demande si les ateliers thématiques resteront séparés après l'automne 2009. Elle estime que les ateliers se sont mis en place rapidement en étape 1 mais qu'il y a peut-être des adaptations à prévoir en étape 2. → *Jean-Marc POUZOLS répond que RFF n'a pas de choix arrêtés en la matière. Les sujets qui vont prendre de l'importance en étape 2 sont liés à l'insertion du projet et aux problématiques foncières. Les ateliers peuvent fonctionner selon l'organisation actuelle avec, toutefois, des adaptations, comme par exemple la possibilité de créer des sous-ateliers.*

**L'association Les Amis de la Terre** estime qu'il serait intéressant d'être préalablement informé d'un point de blocage local si les ateliers ont à émettre un avis sur ce sujet.

Nicolas CAMOUS précise sous le contrôle de RFF que l'information sera, soit apportée préalablement, soit découverte en atelier et, dans ce dernier cas, l'avis des ateliers sera demandé après un temps de réflexion.

### **Présentation du comité des financeurs du 6 juillet 2009 par Jean-Marc POUZOLS (chef de mission de la LGV Poitier-Limoges)**

*cf. diaporama pages 74 et 78 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- Il est attendu du comité des financeurs du 6 juillet 2009 un certain nombre de validations, à la fois sur des fonctionnalités du projet (une voie dédiée aux voyageurs, une section à voie unique, une vitesse d'exploitation à 320 km/h, etc.) que sur les zones de passage préférentielles proposées. D'autres éléments sont encore ouverts et à l'étude : les zones de passage préférentielles Médiane et Sud sur la section Bellac-Saint-Jouvent et les raccordements à Poitiers et à Limoges. Ces éléments nécessitent, afin de faire des



choix, des études complémentaires dont les résultats seront progressivement connus et permettront de faire un choix éclairé à l'automne 2009.

- Sur les zones de passage préférentielles, Réseau ferré de France attend du comité des financeurs du 6 juillet 2009 une validation sur les principes suivants : un tronç commun entre Dienné/Fleuré et Bussière-Poitevine, avec une jumelage possible avec les infrastructures existantes ou futures sur certaines sections, deux zones de passage préférentielles, Médiane et Sud, entre Bellac et Saint-Jouvent, plusieurs solutions de raccordement encore à l'étude vers Poitiers et Limoges.

Nicolas CAMOUS clôture la réunion en remerciant les participants et en indiquant que les ateliers thématiques se réuniront à nouveau en septembre 2009.

Fin de l'atelier : 13h20