



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Réunion plénière

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

DATE DE LA REUNION

Rappel des étapes-clés du projet
 Le comité des financeurs du 6 juillet 2009
 Les études et la concertation depuis l'été 2009
 La restitution des analyses
 La suite du dispositif

Le 27 octobre 2009

REDACTEUR

PROCHAINES REUNIONS

N. CAMOUS

- Janvier 2009

SOCIETES

REPRESENTANTS

TEL / FAX / MAIL

PRES. ABS. DIFF. CONVOCA

Equipe projet

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	ROUSSEAU Richard					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	DZIEDZICKI Jean-Marc					
RFF	DESCAMPS Pierre					
ALGOE	DESCAMPS Marion					
MENSCOM	CAMOUS Nicolas					
Eco Sphère	LE BLOCH Franck					
Egis Rail	BREDEL Jean-Eric					
Egis Environnement	LABARRAQUE Dorothée					

Participants à l'atelier						
Garant de la concertation	PERIGORD Michel					
ALTRO	BERTRAND Guillaume					
Association Les Amis de la Terre	CHEVALIER Christian					
Association Les Amis de la Terre	TRICART Yvan					
Association Les Amis de la Terre	GUERY Gérard					
Association Les Amis de la Terre Limousin	LAPLANTE Martine					
Association de Défense de la Vallée de Gartempe	DE TRAZ Cyril					
Association pour la Sauvegarde de la Gartempe	GENET Paul					
Association Vigilance Monts-de-Blond	DELALANDE Pierre					
Association Vigilance Saint-Jouvent	MULLER Maryvonne					
Association Vigilance Saint-Jouvent	MARIAUX François					
Association Vigilance Saint-Jouvent	PESCHER Daniel					
Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	DELAGE Jean-Marie					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	CALVO Laetitia					
Chambre d'Agriculture de la Vienne et Chambre Régionale	PATRIER Michel					
Communauté d'Agglomération de Poitiers	ROYOUX Dominique					
CESR Poitou-Charentes	DELAUNE Jean-Claude					

CESR Poitou-Charentes	LAMARCHE Etienne					
Conseil Général de Haute-Vienne	PERRACHON Franck					
Conseil Général de la Vienne	TRANCHANT Patrick					
Conseil Général de Corrèze	GEFFRAY Bernard					
CGT La Souterraine	LETFUEST Daniel					
CGT La Souterraine	RICHERT Philippe					
CGT La Souterraine	TOURTEAU Daniel					
CGT La Souterraine	VALLAUD Bernard					
Conseil Régional du Limousin	VANDENBROUCKE Gérard					
CREN Poitou-Charentes	CAVALLIN Pascal					
CRPF Limousin	DIDOLOT François					
CRPF Poitou-Charentes	FORMERY Mathieu					
DDAF 86	RENOUST Aurélie					
DDAF 87	SERVANTON Paul					
DIREN Limousin	CARLIN Henri					
DIREN Poitou-Charentes	LOMONT Benoît					
DRE Limousin	GUILLON Denis					
DRE Limousin	BIROT Dominique					
DRE Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick					
FDSEA Vienne	AUGEREAU Pierre					
FDSEA Vienne	MOUNEAU Régis					

FDSEA Haute-Vienne	REYNAUD Gilles					
Fédération Départementale des Chasseurs de la Haute-Vienne	MAURY André					
Fédération Départementale de la Vienne	ARRICOT Christian					
Fédération des Chasseurs de la Vienne	DE LA FOUCHARDIERE Regis					
Fédération des Chasseurs de la Vienne	RONCHI Maxence					
Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin	JAUNAY Emeline					
Limousin Nature Environnement	BUSSIERE Françoise					
Limousin Nature Environnement	MENARD Jean-Michel					
LPO Vienne	BAILLARGEAT Sébastien					
Région Limousin	GANGLER Jacques					
Région Limousin	JARRY Michael					
Région Limousin	KRAVETZ Jérôme					
Région Limousin	LATHIERE Emmanuel					
SAFER Poitou-Charentes	LENAERS Véronique					
SAFER Poitou-Charentes	POUBLANC Alain					
SAGE Vienne	MALRAIZON Cédric					
SDPPR de la Haute-Vienne	DE MONVALLIER Jean					
SIEPAL	MOREAU Sylvie					

SNCF	FRUCHON Guylaine				
SNCF	SCHNEIDER Raoul				
Syndicat des Propriétaires Ruraux de la Vienne	FAUGERE Maurice				
Vienne Nature	BOUTIN Bernard				
Ville de Limoges	BOULEGE Claude				
Ville de Limoges	DANIEL Jean				
Ville de Limoges	FOURGNAUD Frédéric				
Ville de Limoges	MARTIN Eric				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	Du
CR	MEN	2646	1		24/11/09

Début de la réunion à 9H50

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence et présente l'ordre du jour de la réunion, en indiquant que les premiers points seront évoqués assez rapidement afin de pouvoir s'arrêter plus longuement sur la restitution des analyses menées depuis l'été 2009.

Rappel du Comité des Financeurs du 6 juillet 2009, des études et de la concertation menées depuis l'été 2009, par Jean-Marc POUZOLS

cf. diaporama pages 2 à 13 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Le comité des financeurs de juillet 2009 a validé le programme fonctionnel et les zones de passage préférentielles de 1 à 2 km de large dans leur état d'avancement. Ce comité a clôturé l'étape 1 du projet et a également fixé un calendrier avec comme première échéance le choix d'une zone de passage préférentielle unique et des raccordements en novembre 2009. A partir de ce choix, il s'agira d'étudier des tracés envisageables et d'inscrire le projet de manière plus fine dans les territoires. Le comité des financeurs a également demandé à RFF de poursuivre la concertation avec les élus et la population.
- Afin de retenir en novembre 2009 une zone de passage unique, des analyses complémentaires ont été menées cet été. Un recensement précis du bâti a été effectué, des investigations complémentaires sur les milieux naturels ainsi qu'une expertise sur les sites miniers ont été réalisées. RFF a également étudié, en fonction des échanges avec les élus qui ont eu lieu cet été, les possibilités d'évolution des tracés-tests afin d'éviter les différentes contraintes repérées.
- Des rencontres avec les élus ont eu lieu les 7, 8, 15 et 21 octobre derniers afin de présenter l'avancement des analyses. Trois réunions publiques ont également eu lieu. Le Préfet de Poitou-Charentes a également invité les associations à échanger sur le projet au cours d'une réunion qui est prévue le 2 novembre prochain.

Le SDPPR de la Haute-Vienne demande des précisions sur la nature des associations réunies en préfecture. → *Jean-Marc POUZOLS répond que la liste est établie par la préfecture de Poitou-Charentes, mais qu'il s'agit plutôt de cibler les associations de défense des riverains, avec la difficulté liée au fait que toutes n'ont pas déposé leurs statuts. Si le SDPPR le souhaite, RFF pourra prévenir la préfecture de sa demande de participer à cette réunion du 2 novembre.*

L'association Vigilance Saint-Jouvent demande à lire un courrier dans lequel elle exprime sa position sur le projet (courrier annexé au compte-rendu) → *Jean-Marc POUZOLS propose de reprendre la présentation, ce qui permettra de voir sur quels éléments RFF s'est appuyé pour avancer dans ses études. En tout état de cause, les données recueillies sont homogènes sur l'ensemble des territoires concernés et elles seront toutes disponibles, même si elles n'ont pas été systématiquement présentées sous la même forme.*

L'association les Amis de la terre indique que les études de RFF présentent des mots scientifiques : bilans globaux, compléments d'analyses, expertises, etc. Ce sont des mots d'experts. La question serait de savoir combien ont coûté ces analyses, car elles se révèlent, en réalité, ne pas être scientifiques : le résultat des analyses ne présente pas un seul point dur qui ne soit pas traité sur la base de deux critères seulement, le temps et l'argent. Il demande à RFF de montrer ne serait-ce qu'un seul point qui contredit cette affirmation. Or, il est scientifiquement et statistiquement impossible que ces deux critères soient les deux seuls systématiquement pris

en compte. L'association n'a en tous cas pas trouvé un seul point en Haute-Vienne qui contredise cela. → *Jean-Marc POUZOLS répond que la ZPP proposée au Comité des Financeurs n'est, déjà, pas la plus efficace sur le plan technique, ni la moins chère. A ce stade les choix à effectuer portent sur un nombre réduit d'options, souvent avec un caractère binaire, ce qui constitue, un échantillon statistiquement faible. Il sera difficile de dégager une « loi » sur ces seules analyses finales. Il n'est pas possible d'affirmer que RFF a proposé systématiquement la solution la plus efficace techniquement et la moins chère. Jean-Eric BREDEL confirme que le moins cher et le plus efficace serait en l'occurrence le tracé le plus court, et ce n'est pas celui proposé.*

L'association Les Amis de la Terre précise avoir relu les comptes-rendus du débat public, et constate que de nombreux points sont repris par le collectif d'opposants. Elle a relu la synthèse de RFF et considère que celle-ci ne reflète pas la réalité du débat. 3 ans après, les positions exprimées sont les mêmes. Des sommes colossales sont investies dans des pages de publicité, dans le Populaire entre autres, mais la problématique posée est toujours là. Une motion a été signée samedi 24 novembre par 260 maires de la Creuse avec le même objectif qu'il y a 3 ans : le projet POLT et la liaison Bordeaux-Lyon. L'Association souhaite savoir combien de temps RFF va mener ce discours de sourd et considère que pour répondre aux Creusois et aux Corrèziens, il faut faire un réseau ferroviaire modernisé. De plus, RFF a mené la concertation d'abord en ateliers thématiques, puis auprès des élus puis en réunions publiques. L'association s'interroge du changement d'ordre de la concertation : auparavant les ateliers étaient informés au préalable puis les élus, dès l'été cela a été inversé. RFF a ainsi renversé la vapeur et s'est retrouvé en situation délicate, comme à Peyrat-de-Bellac où l'association a pris l'initiative de faire évacuer la salle pour éviter que les choses ne dégénèrent. → *Jean-Marc POUZOLS s'abstient de tout commentaire sur cette dernière remarque, les personnes présentes à la réunion publique de Peyrat-de-Bellac pouvant juger par elles-mêmes la réalité de ces propos. Richard ROUSSEAU rappelle que le projet POLT n'apporte pas d'amélioration significative. Si l'on pouvait faire des lignes à grande vitesse avec des équipements conçus et construits au XIXème siècle, cela aurait été fait depuis longtemps et on aurait pas construit Paris-Tours ni Paris-Lyon, alors que des lignes existantes permettaient la circulation à 160 km/h. Il trouve affligeant que ces mêmes questions soient toujours posées depuis 3 ans, alors qu'elles ne le sont pas ailleurs. Jean-Marc POUZOLS ajoute que ces sujets sont développés de façon récurrente et sans apport d'éléments nouveaux. L'objet de l'atelier thématique n'est pas de refaire sans cesse le débat, mais d'explorer les solutions, d'amener des éléments de réflexion et d'échanger. Il souhaite rentrer sur l'objet de la réunion qui est la préparation du Comité des Financeurs du 6 novembre prochain.*

L'association Les Amis de la Terre souhaite tout de même répondre en indiquant que l'on est sur des choses différentes : les gens se sont exprimés sur la pertinence de la LGV, alors que RFF souhaite discuter sur des choses liées à la réalisation de la LGV. Est-il dès lors utile de faire des réunions publiques ? Si le projet est décidé et que les échanges ne portent plus que sur les endroits où il doit passer, quelle est l'utilité ? → *Jean-Marc POUZOLS répond que c'est effectivement une bonne question de savoir sur quoi mener les réunions publiques. Elles doivent, selon lui, permettre d'apporter une information complète. Les ateliers sont quant à eux des instances de travail, avec une charte, respectée par tous sur la base du volontariat, et en participant à l'atelier, chacun l'accepte. L'atelier est une instance avec un mode de fonctionnement précis, ciblé sur les réponses attendues par le Comité des Financeurs. C'est le mandat des ateliers. Les questions sur l'opportunité du projet ont été posées au moment du débat et il est indispensable d'échanger sur ce sujet, mais l'enquête publique sera à nouveau l'occasion de confronter les avis sur cette question de l'opportunité. Quand on refait le débat à chaque réunion, que l'on pose toujours les mêmes questions, avec les mêmes arguments, on n'alimente pas la réflexion. C'est un échange sans fin.*

L'association Les Amis de la Terre considère qu'il n'a pas été répondu à la question. RFF avance mais ne peut pas balayer ce qui se passe, et notamment le courrier de la présidente de la Région Poitou-Charentes. RFF n'en tient-il pas compte ? Des choses récentes se sont produites et RFF n'a pas pour autant réorienté d'un pouce sa politique, comme si cela ne se passait pas. Est-ce de la concertation ou non ? Certes on entend toujours les mêmes choses, les mêmes arguments, mais que fait RFF des choses nouvelles ? → *Jean-Marc POUZOLS indique avoir bien pris connaissance de la position de la présidente de la Région Poitou-Charentes, qui a d'ailleurs engendré d'autres prises de positions. Ces prises de positions sont d'ailleurs permanentes sur un projet comme la LGV Poitiers-Limoges et il est délicat de les commenter. Il appartient au Comité des Financeurs du 6 novembre d'évoquer ces questions légitimes sur la vie du projet et qui sont posées par un des cofinanceurs.*

L'Association Limousin Nature Environnement indique qu'elle est membre du collectif d'opposants au projet et qu'elle est venue écouter la restitution des analyses, qui est le sujet du jour, dont les résultats doivent être transmis au Comité des Financeurs. Mais les associations ne sont pas membres du Comité des Financeurs, même en tant que simples consultants. RFF a pris l'initiative de débattre, mais il n'y a pas de débat avec les élus. Il y a concertation car RFF l'a voulu mais pas de concertation avec les élus décideurs. Il y a donc peut-être un certain agacement à dire toujours les mêmes choses, mais les opposants n'ont pas d'autre possibilité.

La Ville de Limoges rappelle son engagement sur le financement de la LGV SEA, confirmé cet été comme l'ont fait d'autres collectivités. L'engagement des collectivités territoriales du Limousin est un point important en faveur du projet SEA, avec lequel le barreau Poitiers-Limoges prend tout son sens. C'est un élément important, survenu il y a peu de temps. Les questions sur l'opportunité du projet reviendront à l'enquête publique. En attendant, il convient de travailler sur la définition de la ZPP.

M. le Vice-Président de la Région Limousin remercie RFF pour son résumé de la situation. Les choses ont été dites, des positions nouvelles comme celle des maires de la Creuse ont été prises, il faut les regarder et les remettre dans leur contexte. Le communiqué des maires de la Creuse contient quelques éléments sur la ligne PALITO (Paris-Limoges-TOulouse) et la Région Limousin soutient la demande d'amélioration de cette ligne et le prouve, avec la montée en puissance de la gare de La Souterraine. Pour la Région Limousin, la LGV est indispensable et n'exclut la ligne PALITO et le TER, et la Région les améliore. La ligne Paris-Limoges « classique » est en amélioration, à la demande des élus de la Creuse, et une rencontre doit avoir lieu avec Guillaume PEPY le 20 novembre à Brive-la-Gaillarde. Dans ce débat, il faut conserver la tête froide, éviter les insultes et les invectives et s'écouter. C'est le développement des territoires qui est en jeu. Concernant la présence de Limousin Nature Environnement, l'association ne fait en effet pas partie du comité des financeurs mais elle est sollicitée pour s'exprimer et apporter son avis. D'ailleurs la région Limousin lui apporte son soutien financier. Cela prouve que l'association est utile et que l'on est prêt à l'écouter. Elle a d'ailleurs été reçue par le Président de la Région. Il y a donc bien la volonté d'écouter les uns et les autres, et le politique prendra ses responsabilités d'élus in fine.

La CGT Cheminots de la Creuse, invitée par un des participants, précise qu'elle assiste pour la première fois à un groupe de travail et se dit surprise de ce qu'elle vient d'entendre. C'est parce qu'elle s'est battue que la fréquentation de la gare de la Souterraine a augmenté de 55 %. Il est vrai qu'il y a des dessertes sur Lille, mais cela représente un TGV/jour et 27 voyageurs. Le POLT est quant à lui une ligne qui dessert 16 gares, alors que la LGV n'en dessert qu'une. C'est vrai que la Région, la ville et le Conseil général se sont investis, mais il ne faut pas tout mélanger. Les maires se sont positionnés et les élections ne changeront rien. Ce projet de LGV est un leurre pour les Creusois, alors que le projet Transline permettrait de modifier l'infrastructure. Il faut retenir une

phrase issue de la motion des maires de la Creuse : « considérant que la LGV ne répond pas aux besoins d'aménagement du territoire et de service public du transport de voyageurs... ».

Le SDPPR de la Haute-Vienne constate, et ce n'est pas la première fois, qu'il y a une fâcheuse habitude qui consiste à prendre, à chaque réunion d'atelier, 1h00 pour parler de choses qui ne les concernent pas. Les politiques ont décidé du projet de LGV, et le groupe de travail est là pour permettre de tirer le meilleur parti de la situation. Donc, certains veulent travailler ! Si ce n'est pas le cas, il n'est pas utile de venir si tôt...

L'association Les Amis de la Terre se dit étonnée d'entendre certaines choses. A partir du dossier élaboré, on va décider si le projet peut être considéré d'utilité publique ou de dangerosité publique. On parle de financement donné par le Limousin à SEA et se demandant si elle sera utile ou pas. Il y a des personnes qui pensent que c'est utile, d'autres pensent que c'est dangereux. L'association a relevé notamment 17 points de dangerosité. Il y a également un problème d'équité : il y a des pages entières dans le Populaire qui parlent des avantages de la LGV, et les autres, on ne les entend jamais. Il y a donc une disparité de moyens. Lorsque la Région Limousin prend une page dans le Populaire, cela oblige les opposants à se battre. De plus, il manque une alternative. Le Grenelle de l'Environnement dit pourtant bien que tout projet doit être confronté à une alternative. On fait de moins en moins confiance aux techniciens et l'association a décidé de faire expertiser le projet POLT et la modernisation de la ligne Bordeaux-Lyon. Néanmoins, cela coûte cher. Aussi, par rapport aux engagements financiers pris sur les 3 années d'études de la LGV, il demande au groupe des financeurs de financer cette expertise et on arrivera peut-être alors à sortir de cette impasse.

L'association Les Amis de la Terre souhaite répondre à M. le Vice-Président de la Région Limousin et considère son attaque contre Limousin Nature Environnement douteuse. Elle lui rappelle l'intervention de M. BESSON, secrétaire d'Etat à l'Immigration, à la télé la veille. M. le Vice-Président de la région Limousin et M. BESSON ont dès lors peut-être quelque chose en commun.

M. le Vice-Président de la Région Limousin regrette de ne pas avoir été compris dans son intervention. Limousin Nature Environnement fait partie des gens que l'on écoute et la Région contribue à leur existence. Ce n'est pas une insulte et l'association devrait au contraire en être contente.

Présentation par Jean-Eric BREDEL (EGIS Rail) et Dorothee LABARRAQUE (EGIS Environnement)

cf. diaporama pages 15 à 21 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- A ce stade, les études complémentaires ont été effectuées sur la base de :
 - 7 points de raccordements à Poitiers (PL0, PB0, PB1, PB3, PLR1, PLR2 et PLR3) et 3 axes de passage (Nord, Médian et Sud) donnant lieu à 9 solutions de passage ;
 - 2 types de variantes locales dans le secteur central : Nord ou Sud du bois du Roi et contournement de la forêt des Coutumes ou jumelage avec la RN 147 ;
 - 2 zones de passage possibles, Sud ou Médiane, entre Bussière-Poitevine et Limoges ;
 - 5 points de raccordements à Limoges (PT0, PT1, PT1bis, PT3 et PL4).
- Les analyses ont été menées sur la base de tracés tests avec trois critères : environnement humain et naturel, les coûts et l'exploitation (temps de parcours, exploitation TER/TGV sur lignes classiques) ;
- Au niveau des raccordements de Poitiers, la solution de passage PL0 s'inscrit dans du bâti périurbain et nécessite la création d'un nouveau tunnel ou d'une tranchée couverte à double voie au niveau de Saint-Benoît. Les solutions sur la ligne Poitiers-Bordeaux s'inscrivent dans la vallée du Clain, au plus près de

Poitiers. Les solutions de raccordements sur la ligne Poitiers-La Rochelle s'inscrivent en milieu péri urbain et nécessitent de franchir la vallée du Clain ;

- Deux variantes locales ont été étudiées au droit de la forêt des Coutumes : la première variante est située sur la crête du plateau empruntée par la RN 147 et passe en lisière de boisements. La seconde contourne par l'ouest la forêt des Coutumes. Ces deux solutions permettent de rejoindre soit la ZPP Sud soit la ZPP Médiane. La solution de contournement Ouest de la forêt des Coutumes présentent un linéaire un peu plus important (+1,8 km) ;
- Au niveau du bois du Roi, les deux variantes passent entre Bellac et Saint-Bonnet-de-Bellac. La variante Sud du bois du Roi impose, par la suite, la ZPP Sud ;
- Les ZPP Sud et Médiane traversent des territoires aux enjeux contrastés sur une longueur de linéaire identique (25km) ;
- Au niveau de Limoges, les points de raccordement sur la ligne existant Paris-Toulouse PT1, PT1bis et PT3 rencontrent du bâti périurbain et des massifs forestiers. Les solutions de raccordements sur la ligne Paris-Toulouse PT0 et sur la ligne Poitiers-Limoges PL4 présentent, quant à eux, une insertion délicate en milieu périurbain.

Présentation des compléments d'analyse sur les milieux naturels par Franck Le Bloch (Ecosphère)

cf. diaporama page 22 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- En terme d'analyse sur le milieu naturel, tous les sites majeurs ont été évités au stade de l'étape 1 grâce à des études bibliographiques et à des études préalables confiés à des acteurs locaux début 2009 (à Vienne Nature et au Groupe Mammalogique et Herpétologique du Limousin). Un inventaire a également été effectué au niveau des ZPP pressenties ;
- L'étude du milieu naturel se poursuit en étape 2 avec un approfondissement des enjeux sur la faune (préservation des habitats d'espèces protégées) et sur la flore (préservation des sites ponctuels d'espèces protégées). De même, un recensement a été effectué afin d'éviter les habitats patrimoniaux et les zones humides. La préservation des fonctionnalités écologiques est également un enjeu important de l'étape 2. Le niveau d'études se précise au fur et à mesure de la définition d'une zone de passage et, par la suite, d'un tracé. Certaines études ne peuvent être menées qu'au stade de la définition d'un tracé.

Présentation de la méthodologie d'analyse par Jean-Eric BREDEL (EGIS Rail) et Dorothee LABARRAQUE (EGIS Environnement)

cf. diaporama pages 23 à 27 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Concernant le critère environnemental, des points saillants ont été identifiés et concernent :
 - les milieux humains ;
 - la ressource en eau ;
 - les milieux naturels ;
 - la sylviculture ;
 - le patrimoine, le tourisme et les loisirs ;
 - le paysage.
- Chaque solution de passage est évaluée en fonction de sa difficulté d'insertion au regard de chaque point saillant. Cette analyse est complétée par une approche fonctionnelle (effet de coupure.....). Une synthèse multicritère est ensuite effectuée afin de dégager la solution la moins pénalisante sur l'environnement.

Présentation des analyses détaillées en Vienne par Jean-Eric BREDEL (EGIS Rail) et Dorothee LABARRAQUE (EGIS Environnement)

cf. diaporama pages 28 à 43 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Au niveau de la synthèse environnementale, on constate que les solutions de raccordement empruntant la ZPP Nord présentent des difficultés d'insertion en raison de la réalisation du tunnel au niveau de St Benoit : contraintes liées à la présence du captage AEP de Preuilly et des bâtis situés au dessus du tunnel ; et des zones urbanisées au-delà de la zone de raccordement (Pinier...). Ces impacts paraissent non évitables. Toutefois, ces solutions sont satisfaisantes au niveau de l'impact sur les milieux naturels (peu d'effet de coupure, absence d'habitat d'intérêt), le patrimoine et le paysage.
- Les solutions de raccordement sur la ligne Poitiers-La Rochelle présentent, quant à elle, des impacts notables sur les milieux naturels ainsi que sur les activités sylvicole et agricole (au niveau du bois de Ligugé) ;
- La solution de raccordement sur la ligne Poitiers-Bordeaux PB1 est acceptable globalement mais néanmoins peu favorable vis-à-vis des milieux naturels. PB3 présente permet une insertion assez favorable avec cependant un impact fort sur le bâti au niveau de Vaintray ;
- Les solutions de raccordement Médiante PB0 et PL0 présentent des bilans environnementaux moins favorables que les autres solutions mais les temps de parcours les plus pertinents, même si des pistes existent pour limiter l'impact sur le milieu humain.

L'Association les Amis de la Terre considère comme admirable la façon dont tout a été étudié ! Elle demande à RFF d'indiquer quel choix a été fait afin que chacun connaisse le choix final. → *Jean-Marc POUZOLS précise que les analyses ont été menées en deux temps. 9 solutions ont été hiérarchisées et on a ensuite poursuivi la comparaison sur 3 solutions qui émergent, avec une solution sur chaque solution de raccordement PB.*

L'Association les Amis de la Terre constate que la carte présentée p 37 du diaporama montre que toutes les solutions sont en rouge. Comment choisir dans cette situation ? → *Dorothee LABARRAQUE précise qu'à côté de cette carte, qui présente une synthèse des contraintes environnementales, il faut prendre en compte les enjeux fonctionnels et la possibilité d'éviter les points durs (ex : éviter le bois de Laffa). Cette carte seule ne permet donc pas de conclure.*

L'Association les Amis de la Terre indique que la solution la moins difficile est celle du bas (PB 3), or ce n'est pas celle qui est retenue. Cela montre que études ne servent à rien. → *Jean-Marc POUZOLS demande à ce que l'on laisse aller au bout de la présentation. 3 solutions sont en discussion et donneront lieu à un retour de la part des élus. La décision n'est pas prise.*

L'Association les Amis de la Terre répond que même si l'on prend en compte d'autres critères, les solutions qui sont retenues par RFF sont les solutions PB1 et PT0. Ce sont donc bien les critères coût et rapidité qui prédominent par rapport à l'enjeu environnemental. → *Jean-Marc POUZOLS demande à ce que l'on puisse regarder la suite de la présentation.*

Reprise de la présentation par Jean-Eric BREDEL (EGIS Rail)

cf. diaporama pages 38 à 45 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- En terme de coûts et de temps de parcours, PL0 et PB0 apparaissent comme des solutions relativement équivalentes ;
- Les solutions sur la ligne Poitiers-La Rochelle présentent un coût et un temps de parcours globalement supérieurs aux autres solutions de raccordement (40 à 50 M€ de surcoût pour 3 à 4 km de linéaire en plus). Les solutions de raccordement les plus proches de Poitiers apparaissent les meilleures solutions d'un point de vue fonctionnel ;
- La solution de raccordement PB1 constitue le meilleur compromis entre contraintes environnementales, coût et temps de parcours ;
- L'analyse multicritère fait apparaître que les solutions de raccordement PB1 et PB3 sont les plus favorables, PB1 constituant le meilleur compromis entre l'insertion, le temps de parcours et le coût. PB3 serait acceptable sous réserve d'une dégradation des temps de parcours. La solution PB0 Médian constitue une bonne réponse fonctionnelle mais présente un bilan en retrait par rapport aux solutions PB1 et PB3.

L'Association les Amis de la Terre constate qu'à prix équivalent, la solution qui prend le plus de temps est éliminée. → *Jean-Marc POUZOLS répond que compte tenu de la précision de l'analyse à ce stade, on peut considérer que les coûts sont très voisins.*

L'Association Vigilance Saint-Jouvent demande quel est le pourcentage d'erreurs des estimations de coûts. → *Jean-Eric BREDEL* indique que les coûts sont donnés à [-30% ; 0], c'est-à-dire que le coût de réalisation du projet est estimé avec une fourchette de 70 à 100 % (le coût présenté est donc un maximum).

L'Association les Amis de la Terre demande pourquoi les estimations sont faites en € 2005. → *Jean-Eric BREDEL* répond que ce choix est fait pour des raisons de traçabilité et de comparaisons par rapport aux montants annoncés lors du débat public.

Limousin Nature Environnement considère que l'on n'est pas assez précis sur les coûts et demande si l'on a déjà estimé les levées de terres, les tunnels, les tranchées couvertes, un plus grand nombre de viaducs, etc. Une marge existe-t-elle ou pas ? Entre un tunnel et une tranchée, ce n'est pas le même coût, et si on continue, on pourrait être tenté de demander un maximum d'ouvrages enterrés ou en tunnel. → *Jean-Marc POUZOLS* répond que les chiffrages sont aujourd'hui une base de travail et de comparaison solide. Ils sont établis en identifiant les principaux ouvrages et sur la base de ratios. Les métrés précis sont prévus plus tard en étape 2. Les coûts sont donnés avec une précision comprise entre 0 et - 30 %. Ce qu'il faut retenir, à ce stade, c'est que les différentes solutions ont des prix globalement semblables, avec néanmoins une différence entre PB 0, PB1 et PB 3. Les solutions proposées sont standardisées sur l'ensemble du tracé, avec un tracé en surface. On n'ira pas vers un tunnel de Poitiers jusque Limoges. Il faut avoir une approche réaliste avec des solutions concrètes utilisées dans des situations comparables.

L'Association les Amis de la Terre demande pourquoi le raccordement PB 3 est le moins bon sur le plan général → *Jean-Eric BREDEL* répond que ce n'est pas ce qui a été dit.

L'Association Vigilance Saint-Jouvent demande que l'on précise le poids de chaque critère. → *Jean-Eric BREDEL* répond que, depuis le début des analyses, et ainsi que cela a été expliqué dans des réunions précédentes, il n'y a pas de poids entre les différents critères. L'analyse menée est globale. *Jean-Marc POUZOLS* ajoute que la méthode de comparaison présente différents éléments et propose une analyse de différents critères. On a ensuite à prendre en compte le poids relatif de ces différents critères – le milieu humain pèse un peu plus lourd que le patrimoine par exemple - mais ce sont des choses à partager avec les membres

de l'atelier thématique. Les raisonnements sont explicités et tracés. Une autre méthode aurait pu consister à pondérer les critères, mais cela aurait conduit à déplacer de la subjectivité de l'analyse dans la grille de pondération.

L'Association Les Amis de la Terre estime que l'on ne peut pas être juge et partie. Sa préférence va à une autre option mais elle constate que l'on est mis devant le fait accompli. C'est également le cas des maires. Elle répète que la démarche présentée n'est pas scientifique : il y a deux critères physiques (cout et exploitation), alors que plusieurs critères environnementaux sont regroupés en un seul critère et se retrouvent globalisés. C'est bien là un exemple de choix déjà effectués.

Le SDPPR de la Haute-Vienne répond à l'association que sa hiérarchie n'est pas forcément celle de toute la salle. → *Jean-Marc POUZOLS ajoute que le critère coût n'est, de toute façon, pas un critère déterminant pour les évaluations objets de la discussion.*

Un Participant demande si le critère coût prend en compte les mesures compensatoires. → *Jean-Marc POUZOLS répond qu'il intègre différents éléments, notamment les mesures compensatoires.*

L'Association Les Amis de la Terre estime que certains impacts négatifs ne sont pas pris en compte : maladies cardio-vasculaires, immunitaires, etc. Ces éléments n'ont pas été mesurés car on n'en n'a pas connaissance. → *Jean-Marc POUZOLS répond que l'atelier est précisément le lieu le plus adapté pour ces questions. Il propose que l'association amène ces éléments et les porte à la réflexion de tous. Mais à ce stade, il n'y a pas à sa connaissance de problème épidémiologique identifié.*

M. l'adjoint au maire de Limoges souhaite répondre à l'Association de Amis de la Terre que les coûts présents sont financés par de l'argent public, sur lequel il faut être vigilant. Choisir le meilleur coût lui semble donc être une voie à suivre. Concernant la vitesse d'exploitation, il affirme que le projet de grande vitesse est indispensable au bon fonctionnement de la région et que cela permet également d'exclure des voitures de la route et d'économiser des tonnes de CO2. Si 1 minute gagnée représente 10 000 véhicules, on imagine ce que peuvent donner plusieurs minutes gagnées. Et sinon, on viendra dire que l'on a fait « une LGV à petite vitesse ».

La DIREN Poitou-Charentes indique que, sauf erreur de sa part, il avait été dit dans les réunions précédentes que les mesures compensatoires n'étaient pas toutes incluses dans les estimations, mais qu'elle n'a pas les compte-rendus précédents sous la main pour vérifier.

L'Association les Amis de la Terre informe que, concernant les impacts, les calculs existent, ils sont officiels mais elle ne les communiquera pas à RFF car elle considère que ce n'est pas à elle de faire le travail. A RFF de faire et on vérifiera alors son travail.

L'Association Vigilance Saint-Jouvent demande si un choix a déjà été fait. → *Jean-Eric BREDEL répond qu'il n'y pas de choix à ce stade et que seules sont présentées les solutions considérées comme les plus pertinentes.*

La CGT Cheminots de la Creuse souhait savoir si le temps de parcours de la ligne est de 1h50 ou 2h00. → *Jean-Eric BREDEL répond que la durée de 2h00 intègre le temps d'arrêt à Poitiers, 1h50 étant un temps sans arrêt à Poitiers.*

L'Association Les Amis de la Terre considère que l'on ne peut pas dire que le raccordement PB1 présente un niveau d'insertion acceptable : tous les critères sont au rouge ! Ce n'est pas très honnête. → *Jean-Marc POUZOLS répond que l'honnêteté de la démarche consiste à présenter les résultats des analyses de manière transparente, aux membres des ateliers, aux élus et au grand public.*

L'Association Les Amis de la Terre indique que le maire de Smarves est contre le projet. → *Jean-Marc POUZOLS répond que ce dernier est totalement libre de s'exprimer et de faire connaître son avis au préfet de Région qui l'a demandé pour prise en compte avant le prochain comité des financeurs.*

L'Association Les Amis de la Terre ajoute que l'honnêteté aurait consisté à présenter des analyses contradictoires, ce qui n'est pas fait, puisque RFF continue ses études. → *Jean-Eric BREDEL précise qu'il y a eu énormément d'études et d'analyses menées notamment en termes d'insertion des tracés depuis le début de la démarche. Un dossier réunissant tout les éléments présentés sera disponible sous peu.*

L'Association Vigilance Saint-Jouvent estime que les financeurs n'ont pas le choix. → *Jean-Marc POUZOLS indique que RFF présente au Comité des Financeurs la réponse à sa commande, c'est-à-dire une comparaison avec une hiérarchisation. Le Comité des Financeurs décide de la suite à donner.*

L'Association Les Amis de la Terre indique que l'on peut débattre de manière contradictoire ici, mais ce ne sera pas le cas au Comité des Financeurs. Il sera difficile à ses membres d'être objectifs et de juger dans le bon sens.

L'Association Vigilance Saint-Jouvent regrette que l'on ne parle toujours pas de la Haute-Vienne.

Présentation des analyses en Haute-Vienne par Jean-Eric BREDEL (EGIS Rail) et Dorothée LABARRAQUE (EGIS Environnement)

cf. diaporama pages 47 à 57 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama

- Les analyses en Haute-Vienne ont été effectuées en deux temps :
 - un premier temps sur les variantes localisées : jumelage avec la RN 147 ou contournement de la Forêt des Coutumes, et Nord ou Sud du Bois du Roi ;
 - un second temps d'analyse complète entre Bussière-Poitevine et Limoges.

Variante jumelage avec la RN147 ou contournement de la Forêt des Coutumes

- L'analyse multicritères montre que le jumelage apparaît un peu meilleur que la variante de contournement de la forêt des Coutumes. Les coûts et les temps de parcours sont équivalents, ils ne sont donc pas déterminants dans le choix entre ces deux variantes ;
- La variante de jumelage permet de limiter les impacts sur l'agriculture et les paysages ainsi que l'effet de coupure. Par contre, elle nécessite de trouver des alternatives au tracé-test permettant de limiter l'impact sur la bâti et de rétablir le passage pour la faune.

Variante Nord ou Sud du bois du Roi

- Au niveau de l'analyse multicritères, la variante au Nord du bois du Roi semble meilleure que la variante au Sud : elle a un impact plus réduit sur le bâti, évite le projet de Zone de Développement Eolien et un paysage caractéristique. Son coût apparaît également moins élevé.

Limousin Nature Environnement souhaite revenir sur l'écran n°51. La solution jumelage concerne une ZNIEFF et une zone humide : quelles sont les solutions ? La plus intéressante serait celle qui permettrait un passage, éventuellement avec un mini-viaduc. De plus, tout n'a pas été inventorié car on ne connaît pas tout. Les études ont été menées sur une durée courte et mériteraient d'être vérifiées sur plusieurs années. Concernant la Natura 2000 : il y a peu de zones concernées car il s'agissait d'un programme ambitieux mais qui s'est trouvé restreint dans sa mise en œuvre. → *Dorothee LABARRAQUE répond qu'elle est d'accord sur le fait qu'il faut poursuivre les investigations sur les milieux naturels, ce qui sera réalisé dans la suite des études. Quelques cours d'eau sont concernés par la solution jumelage et on pourra envisager de surdimensionner les ouvrages pour permettre le rétablissement de corridors biologiques. Les éléments topographiques disponibles pour l'étape 2 permettront d'identifier les meilleures solutions, notamment pour assurer la transparence du projet pour l'eau, les oiseaux et les chiroptères.*

Un participant demande que l'on précise la notion de transparence. → *Dorothee LABARRAQUE répond qu'il s'agit, pour la faune, d'éviter que la ligne soit une barrière infranchissable, et c'est pour cette raison que l'on peut envisager par exemple de surdimensionner les ouvrages hydrauliques.*

L'Association les Amis de la Terre constate, sur l'écran n°53, que la solution proposée est la plus courte et la moins chère. → *Jean-Eric BREDEL ajoute que c'est aussi celle qui est la plus favorable sur le plan de l'environnement. Jean-Marc POUZOLS ajoute que cette analyse a été développée à Bellac, en réunion. Il existe des bâtis proches dans le cas de la solution jumelage, mais le projet offre des possibilités pour se décaler de ce bâti proche*

L'Association Les Amis de la Terre souhaite des précisions sur la transparence. La LGV crée un effet de coupure : à partir de quelle distance l'effet de coupure est-il préjudiciable à l'environnement ? → *Dorothee LABARRAQUE répond que cela est variable en fonction des espèces. Les recommandations en la matière sont intégrées dans le guide Setra. A titre d'information, pour la petite faune, on évoque un passage tous les 300 m en moyenne, à adapter en fonction des situations.*

L'Association Vigilance Saint-Jouvent demande les distances envisageables pour les passages des agriculteurs. → *Dorothee LABARRAQUE répond que des ouvrages sont effectivement prévus et qu'ils sont établis en concertation avec la profession agricole. Cela fait partie du programme d'études de l'étape 2. Jean-Marc POUZOLS ajoute que l'un des principes de ce type de projet est que les réseaux de voies publiques soient rétablis ainsi que les réseaux agricoles.*

L'Association Les Amis de la Terre rappelle qu'au cours de la dernière réunion, il avait été précisé qu'une des particularités des Monts de Blond et des Monts d'Ambazac était de présenter des sols granitiques et uranifères, avec également une présence d'argent et d'or. Il avait été alors demandé de procéder à une étude minéralogique des parcours envisagés et portant également sur la manière de gérer toutes ces roches, qui sont plus dangereuses lorsqu'elles sont pulvérisées. Qu'en est-il de cette étude ? Quelles sont les solutions envisagées ? → *Jean-Eric BREDEL indique que le BRGM (Bureau De Recherches Géologiques et Minières) a fait une étude pour recenser les problématiques. Il indique également qu'il y a trois sujets : les stériles, les galeries et le bruit de fond géologique naturel. Des solutions techniques existent, comme l'encagement par des terres « saines » pour étouffer les poussières et ne pas générer plus de soucis qu'avant. Les coûts de ces solutions sont intégrés dans la provision pour risques. On a d'ailleurs la même problématique sur la ZPP Médiane, avec des concentrations toutefois moins fortes. Jean-Marc POUZOLS ajoute que ce document d'étude sera externalisé une fois validé.*

Un participant précise qu'AREVA n'est pas parvenu à trouver des solutions techniques, et qu'il faudra donc leur expliquer comment faire ! → *Jean-Marc POUZOLS précise que l'on a recensé deux anciennes exploitations : une ancienne mine à Vaulry et celle de la COGEMA (galerie d'exploration) à Bonnac-la-Côte. Ces mines posent notamment des questions en matière de galerie et de stabilité d'une part, et des questions concernant le cas échéant des résidus d'exploitation plus ou moins sensibles d'autre part. Les terrains concernés ont, par ailleurs, un « bruit de fond » géologique normal et ne présentent pas de risque connu.*

L'Association Les Amis de la Terre considère que l'étude menée est une étude bibliographique et que tous les sites, notamment à Bonnac, ne sont pas répertoriés. Il existe, en Limousin, des cas de zones non répertoriées et dangereuses. Concernant les éventuels enrobés de terrains et les travaux autour de ces enrobés, l'association demande une étude de précaution par rapport aux riverains et aux gens qui y travailleraient. Concernant les zones humides, il fait préciser que les risques sont en aval et on voit mal aujourd'hui comment résoudre le problème. → *Jean-Eric BREDEL précise que l'enrobage est une solution technique mais que d'une manière générale, outre le traitement des eaux de ruissellement en phase travaux, il s'agit d'utiliser une technique « d'encagement » des matériaux. Jean-Marc POUZOLS ajoute que des questions légitimes sont exprimées, mais qui seront traitées dans la suite des études. A ce stade, il faut identifier où passe et ne passe pas le projet. Là où il passe, il faudra examiner ces questions et y apporter des réponses. Le Limousin n'est, globalement, pas une région où les projets ne sont pas possibles. Il y a effectivement eu la COGEMA, ce qui avait été identifié. L'attention de RFF avait été attirée sur certains points par les membres des ateliers, et RFF a donc croisé ces informations avec celles apportées et aboutit à la conclusion qu'il n'y a pas de difficulté bloquante.*

Reprise de la présentation par Jean-Eric BREDEL (EGIS Rail) et Dorothee LABARRAQUE (EGIS Environnement)

cf. diaporama pages 58 à 76 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama

Les raccordements côté Limoges

- 4 solutions de raccordement sur la ligne Paris-Limoges ont été analysées (PT0, PT1, PT1 bis et PT3) et une solution sur Poitiers-Limoges (PL4). Ces analyses s'effectuent en lien avec les ZPP Sud ou Médiane ;
- Au niveau de la synthèse environnementale, deux solutions de raccordements se dégagent, l'une sur Paris-Toulouse (PT0), l'autre sur Poitiers-Limoges (PL4). Elles présentent des caractéristiques acceptables du point de vue de l'insertion ;
- En terme de coût et de temps de parcours, la solution de raccordement PT0 est la plus favorable, quelque soit la ZPP entre Bussière-Poitevine et Limoges, Sud ou Médiane ;
- Au niveau de l'analyse multicritères, les solutions de raccordement PT0 et PL4 apparaissent donc comme les solutions les plus favorables : elles sont acceptables au niveau de l'insertion et présentent des caractéristiques techniques satisfaisantes, même si l'exploitation de PL4 est nettement plus contrainte ;
- Quelque soit la ZPP entre Bussière-Poitevine et Limoges, les raccordements PT1, PT1 bis et PT3 sont défavorables pour l'environnement naturel, physique et humain et n'apportent pas une meilleure réponse technique. Il est donc proposé d'écarter ces solutions de raccordement ;

L'Association Vigilance Saint-Jouvent constate qu'il n'y a rien sur l'agriculture : combien d'agriculteurs concernés ? Combien d'hectares ? Combien de têtes de bétail ? En l'état actuel, on ne peut pas comparer ces deux zones. → *Dorothee LABARRAQUE répond que ces éléments font partie du programme d'études de l'étape 2.*

L'Association Vigilance Saint-Jouvent rétorque que le choix sera fait et demande une étude avant le choix. C'est là un élément fondamental. → *Dorothee LABARRAQUE précise que l'analyse sera pertinente si elle est faite à l'échelle des exploitations et, sur ce plan, les impacts sont variables au sein même d'un fuseau.*

Le SDPPR de la Haute-Vienne indique que, quelle que soit la solution, il y a 26 % de forêt de boisement et 74 % de surfaces agricoles concernées. → *Jean-Marc POUZOLS ajoute que la question agricole est très importante pour les projets et a déjà donné lieu à des échanges. Globalement, le projet va concerner à 85 % les activités sylvicoles et agricoles, pour des surfaces équivalentes en fonction des bandes de passage. Mais il n'est pas apparu possible de proposer des « règles » opérationnelles de comparaison. Cela reviendrait à vouloir dire « qu'il vaut mieux passer sur les grandes exploitations de tel secteur plutôt que sur les exploitations de tel autre »... Le monde agricole a conclu à l'infaisabilité de cette comparaison à ce stade d'étude mais il accompagne RFF dans la démarche.*

La FDSEA indique que l'ensemble des organisations professionnelles de Vienne et de Haute-Vienne existent et existeront après le projet. Il « remercie » les participants qui se préoccupent du sort des agriculteurs. La démarche de ces derniers est de dire que le projet aura un impact sur le secteur agricole. Ils ne sont pas contre le projet mais sont surtout pour le développement du Limousin. Pour le reste, chacun passe à un moment donné devant ses mandants et a donc une légitimité pour s'exprimer. Partant de là, on se fait parfois des amis, et d'autres comprennent moins la démarche. Les organisations sont là pour défendre l'intérêt général de l'agriculture. Les études sont en cours, les ZPP sont connues depuis peu. Mais le constat, c'est que depuis des mois, certains affolent un quart de la population des départements concernés, et, pour une grande partie d'entre elle, pour rien puisqu'elle ne sera finalement pas concernée. Est-ce une bonne chose ? Pour la FDSEA, ce n'est pas la bonne démarche.

L'Association les Amis de la Terre répond que 1250 ha supprimés, c'est une question qui concerne tous les Limousins. Sa démarche n'est pas la même que celle de la FDSEA. Il ne s'agit pas d'affoler les gens, mais de leur expliquer des choses qui ne sont pas expliquées par RFF. Par ailleurs, au Palais-sur-Vienne, certaines choses ne sont pas prises en compte. C'est la seule ville de 7 000 habitants impactée par l'arrivée du projet en plein centre du Palais. Le projet arrive juste derrière la mairie et ce facteur n'est pas pris en compte. La LGV profite de plus de l'achat d'un bois par la commune et le démolit. C'est ainsi l'ensemble de la ville qui se trouve remis en cause. Les compensations ne sont pas prises en compte. Le prix et le temps sont, il faut le redire, les éléments déterminants. Or, il est impensable de démolir une ville, même si cela coûte 40 M€ de plus. L'arrivée par la Bastide passe par une zone industrielle, ce qui est préférable, ou alors il convient de couvrir le projet au Palais-sur-Vienne. Il est impensable que la ville soit coupée en deux, il faut maintenir l'unité de cette ville.

La DIREN Poitou-Charentes demande à ce que la présentation soit terminée à 13h00. C'était l'heure de fin de la réunion plénière qui avait été annoncée et on a d'autres impératifs. Merci de bien vouloir finir le diaporama et de laisser une place au débat pour ceux qui le souhaitent au delà de 13h00

L'Association les Amis de la Terre reprend la parole et estime impensable que le Palais-sur-Vienne ne soit pas en rouge. Les critères ne conviennent pas. Le projet verra 3 500 habitants se situer de part et d'autre de la ligne. → *Jean-Marc POUZOLS montre la localisation du projet au Palais et indique que celui-ci ne touche pas de bâti, les projets de lotissement étant situés sur un plateau au-dessus de la LGV. Des mesures d'insertion seront mises en œuvre pour traiter le passage à flanc de coteau.*

Un participant demande si l'on sait comment se répartira le trafic Limoges-Paris, Le projet va-t-il équilibrer les choses ?

L'Association les Amis de la Terre répond par la négative.

M. le Vice-Président de la Région Limousin indique que Madame le maire du Palais-sur-Vienne s'est exprimée clairement sur ce qui a été présenté aux élus. Elle est également conseillère générale et élue et a dit clairement que ce tracé n'a pas que des points positifs mais que c'est le tracé qu'elle retenait. Un conseiller municipal d'opposition ne peut pas mettre en doute la parole du maire et conseiller général.

L'Association les Amis de la Terre répond que le conseil municipal a voté unanimement une motion rejetant le raccordement PT 0 et que RFF en a connaissance. Elle considère que le maire n'a plus de représentativité suite à cette motion et qu'elle a pris une décision personnelle alors qu'elle n'était pas mandatée pour cela.

M. le Vice-Président de la Région Limousin répond que la démocratie, c'est l'élection.

L'Association les Amis de la Terre évoque ensuite la question des espaces verts. Limoges a fait beaucoup d'efforts et le Palais-sur-Vienne également. Il y a une nécessité d'intégrer les espaces verts dans les agglomérations et elle se dit étonnée, si l'on a la possibilité de passer en tunnel, que l'on choisisse d'abîmer d'autres espaces verts. L'option avec un tunnel sous la Bastide est pour elle prioritaire.

La CGT Cheminots de la Creuse demande quel sera l'impact du projet sur la desserte Paris-Toulouse. On ment aux Creusois en ne leur disant pas quelles vont être ces conséquences, qui vont consister en la suppression de dessertes directes.

L'Association les Amis de la Terre demande que l'on précise la localisation de l'aiguillage et ses caractéristiques sur la ligne Paris-Toulouse, pour le raccordement PT 0 (les caractéristiques de l'appareil de voie apparaissant optimistes). → *Jean-Eric BREDEL précise que s'agissant d'un appareil de voie, il y a une voie directe et une voie déviée. Le raccordement PT0 de la LGV est à ce jour prévu avec une géométrie à 160 km/h en voie directe (certains appareils de voie autorisant jusqu'à 230 km/h en voie déviée. A ce jour, les études envisagent l'implantation de la ligne principale POLT en voie déviée de la ligne LGV Poitiers-Limoges.*

L'Association les Amis de la Terre y voit un signe que la démonstration du délaissement de la ligne Paris-Toulouse est faite.

La CGT Cheminots de la Creuse ajoute que la ligne Paris-Toulouse deviendra une voie secondaire et de TER. On met 2h30 aujourd'hui, on mettra 3h15 demain pour un prix 70 % plus cher et avec du rabattement TER. → *Jean-Marc POUZOLS regrette de voir ainsi les propos détournés, s'agissant d'éléments techniques sur les aiguillages. Jean-Eric BREDEL ajoute que l'aménagement ne change pas le statut des voies concernées.*

L'Association les Amis de la Terre souhaite savoir si RFF tiendra compte de ce qui a été dit au Palais-sur-Vienne. La population et le conseil municipal ont voté une motion ne souhaitant pas la LGV sur leur territoire. L'option par le tunnel s'impose donc. Une question se pose également pour les « impactés ». RFF envisage-t-il une possibilité, pour les riverains situés entre 150 et 300 m, que ces derniers puissent être expropriés ? Indemnisés ? Il n'y aucune raison particulière que ceux-ci soient lésés sans compensation. → *Jean-Marc POUZOLS indique que concernant l'arrivée sur Limoges, le Comité des Financeurs en décidera, la décision*

s'appuyant fortement sur les élus et la concertation locale, qui les associent largement, ainsi que les populations concernées. Concernant les expropriations, là encore, la question a été posée à plusieurs reprises. Il y a une obligation de protéger les habitations situées à proximité de la ligne. Il n'y a pas d'indemnisation particulière ni d'expropriation dans ces conditions. Cela découle du Code de l'Expropriation, qui s'applique à RFF. Il n'est donc pas prévu de poste « indemnisations » mais le coût intègre le coût des protections.

L'Association les Amis de la Terre indique que certaines personnes ont déjà été contactées par des personnes leur disant qu'elles allaient être expropriées et les incitent à vendre leurs biens (à bas prix). Est-ce une escroquerie ? Il y a là une information à faire. → **Jean-Marc POUZOLS** confirme qu'il s'agit là de tentatives abusives et qu'il convient de relayer l'information vers les élus.

L'Association ALTRO précise qu'au-delà de la seule LGV Poitiers-Limoges, il y a aujourd'hui une mobilisation des acteurs économiques, associatifs et des collectivités territoriales pour que le barreau Limoges-Poitiers prenne en compte la multifonctionnalité. Un groupe de travail a été mis en place début juillet et fonctionne plutôt bien. Des agglomérations comme Nantes, Rennes, se positionnent en faveur de cet axe. Un autre groupe de travail travaille sur le développement de l'axe Lyon-Bordeaux et réfléchit en ce moment à combiner les infrastructures nouvelles et les axes existants. La pression est donc en train de monter, et on peut également citer le projet d'autoroute ferroviaire du Massif Central. Cela présente donc des opportunités, mais suscite aussi des inquiétudes par rapport aux services globaux et aux avancées des différents projets. Un nouveau schéma d'aménagement du territoire devrait être réalisé et les acteurs se mobilisent pour cela.

Le SDPPR de la Haute-Vienne rappelle que lors d'une réunion précédente, il avait été indiqué que la solution tunnel était inenvisageable. Pourquoi peut-on l'envisager aujourd'hui ? → **Jean-Marc POUZOLS** répond qu'en effet cette solution avait été initialement écartée. Puis, il avait été dit que l'on regarderait une autre solution. Le tunnel actuel ne permet pas l'électrification et le passage de 2 voies, et cela est aujourd'hui confirmé. La solution consisterait donc à construire un tunnel supplémentaire à côté du tunnel existant. Mais c'est une solution plus complexe.

Un participant demande si le fait de rentrer en tranchée couverte au Palais-sur-Vienne présente un intérêt sur le plan de l'exploitation. Est-ce que cela change la donne ? De plus, on parle de Limoges-Paris, mais qu'en sera-t-il de Limoges-Bordeaux : le trajet se fera-t-il en TER ou par la ligne SEA ? → **Jean-Eric BREDEL** répond qu'il n'est pas envisagé de tranchée couverte à ce stade. Par ailleurs, on sait faire un tunnel ou une tranchée couverte mais cela pose la question du financement. Le rapport de comparaison des ZPP précisera les conditions d'insertion des différents tracés et permettra à chacun de se faire sa propre idée.

L'Association Les Amis de la Terre précise qu'à Massy-Palaiseau, une solution considérée comme acceptable par le ministre a finalement été couverte, au nom de l'unité de la ville. C'est également à envisager au Palais-sur-Vienne.

L'Association Vigilance Saint-Jouvent souhaite savoir si le Comité de Pilotage, qui n'apparaît plus, se réunit toujours. On parle du Comité des Financeurs du 6 novembre mais pas du Comité de Pilotage. → **Jean-Marc POUZOLS** précise que le Comité de Pilotage prépare le Comité des Financeurs. Ces deux instances se réuniront le même jour le 6 novembre.

Reprise de la présentation par Jean-Eric BREDEL (EGIS Rail) et Dorothee LABARRAQUE (EGIS Environnement)

cf. diaporama pages 77 à 90 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama

ZPP Médiante ou Sud entre Bussière-Poitevine et Limoges

- La ZPP Médiante passe par Bussière-Poitevine en jumelage avec la RN147 et arrive soit sur PT0 soit sur PL4. La solution de passage Sud, quant à elle, passe par Blond et Vaulry pour rejoindre PT0 ou PL4 ;
- Les analyses comparatives entre la ZPP Médiante et la ZPP Sud sont effectuées avec les solutions de raccordement les plus favorables PT0 et PL4 ;
- L'analyse multicritères révèle que la solution de passage Sud avec un raccordement sur PT0 est meilleure que les autres solutions. Cette solution permet d'éviter le double franchissement du Vincou et le passage à proximité de Bellac (impact paysager). Son coût est également inférieur et présente des meilleures conditions d'exploitation ;
- Elle nécessitera cependant des mesures pour faciliter l'insertion paysagère au niveau des Monts de Blond et pour adapter le tracé afin d'éviter au mieux le bâti.

Synthèse des analyses en Haute-Vienne

- La synthèse des analyses effectuées fait ressortir une zone de passage préférentielle : il s'agit de la solution privilégiant le raccordement PT0, solution moins complexe au niveau de l'insertion et présentant des facilités d'exploitation, la ZPP Sud, le passage au Nord du bois du Roi et le jumelage avec la RN 147.

L'Association les Amis de la Terre constate que l'on isole la zone Natura 2000 des Monts de Blond et que cela est contraire à ce qui se fait sur le plan du développement touristique. L'atelier thématique Environnement avait fait remarquer que la solution par Vaulry était la pire des solutions, or le choix porte sur ce passage, qui est une fois de plus le moins cher et le plus rapide. → *Dorothee LABARRAQUE précise que d'autres points importants ont aussi été pris en compte dans le cadre des analyses produites, notamment la difficulté d'insérer la ligne au sein des reliefs au niveau de Thouron (ZPP médiante).*

L'Association ALTRO demande si l'atelier « Fonctionnalités » mis en place en étape 1, va se poursuivre. → *Jean-Marc POUZOLS répond par la positive et indiquant que les modalités de travail restent à fixer à ce stade.*

Limousin Nature Environnement s'interroge sur le coût de fonctionnement de la LGV. RFF va augmenter les péages entre 2008 et 2013 et cela suscite des inquiétudes sur la prise en compte de cette augmentation, qui risque de déboucher sur un appel aux fonds de l'Etat. Ce besoin serait alors transféré aux collectivités territoriales et cela peut inquiéter quant au coût de fonctionnement des lignes comme celles-ci. Ce point sera-t-il évoqué en Comité des Financeurs ? C'est un élément non négligeable dans le raisonnement. → *Jean-Marc POUZOLS confirme que les financeurs posent ces questions. Le péage couvre l'exploitation et une partie de l'amortissement de la ligne. Le transporteur répercute ensuite ces coûts vers ses utilisateurs. Il faut donc prendre en compte l'ensemble du système et des réglages sont à opérer entre ce qui relève de l'auto-financement et ce qui relève des collectivités territoriales. Richard ROUSSEAU ajoute que, si un débat a commencé suite à la communication de la SNCF sur le sujet du niveau de péage pour leur TGV© et leur évolution, le président de RFF, s'est positionné sur cette question en disant que les chiffres annoncés étaient contestables. Les péages sont aujourd'hui fixés jusqu'à 2010, pas au-delà. Concernant les LGV, il faut préciser que celles-ci sont équilibrées au niveau du petit équilibre (hors amortissement). Ce n'est pas le cas des autres lignes : le financement par les péages ne couvre que 30% du coût de la maintenance sur les lignes TER et 50 % sur le réseau grandes lignes. La question porte donc sur l'ensemble du réseau ferroviaire, et ces chiffres montrent bien que ce réseau participe à l'aménagement du territoire.*



Jean-Marc POUZOLS conclut en indiquant que la décision du Comité des Financeurs donnera lieu à une conférence de presse et à la diffusion de supports aux membres des ateliers.

Fin de l'atelier : 13h55

ANNEXE

LETTRE DE L'ASSOCIATION VIGILANCE ST-JOUVENT

LUE EN RÉUNION PLÉNIÈRE

A l'attention de RFF et Monsieur Périgord, Médiateur

Le 25 octobre 2009

Messieurs,

J'ai lu avec la plus grande attention les dossiers de présentation faits par RFF aux élus à Limoges le 7 octobre et à Poitiers le 15 octobre 2009.

Tout d'abord, il apparaît à la lecture que le dossier présenté à Poitiers est beaucoup plus précis, plus fouillé que le dossier présenté à Limoges. J'en veux pour preuve :

- Dossier Limousin, pages 31 et 50, « Milieu humain ». Une carte, des flèches indiquant des hameaux, des bourgs, aucune donnée chiffrée.
- Dossier Poitou, page 35 « Milieu humain », Impact sur le bâti : Des données chiffrées, précises, quantifiées, vérifiables, permettant donc un certain choix.
- Dossier Limousin page 60 « Sylviculture et Agriculture ». Le vide complet en ce qui concerne l'agriculture : combien d'exploitations agricoles, combien d'hectares détruits par exploitation, de têtes de bétail par exploitation ? Rien !
- Dossier Poitou, page 37 sur le même sujet : des couleurs, mais pas de chiffres

L'étude sur le Limousin n'est manifestement pas terminée, elle n'est pas exhaustive, elle est biaisée, elle a été bâclée. Pour nous, les deux critères humain et agricole en particulier sont fondamentaux pour le choix d'une ZPP. Vous devez donner des données chiffrées, quantifiées, vérifiables par un tiers. Nous ne pouvons accepter aujourd'hui le choix actuel que vous présentez.

Que peut-on en déduire ?

- Par tous les moyens, vous cherchez à gagner du temps. Une étude d'une telle importance concernant le choix d'une ZPP ne peut pas être menée en moins d'un an. (voir les études antérieures concernant d'autres LGV).
- Aujourd'hui, à la lecture des dossiers présentés, on peut vérifier que pour RFF les seuls critères importants de choix d'une ZPP sont le critère technique, le critère financier et le critère vitesse. Les autres critères n'ont manifestement pas le même poids.

L'étape N°1 n'est donc pas terminée, le Comité de Pilotage n'a pas été consulté, n'a pas donné son feu vert.

Vous ne pouvez pas présenter aujourd'hui votre choix au Comité des Financeurs.

Vous ne pouvez pas passer à l'étape N°2 du choix du tracé dans l'état actuel de l'étude.

Vous voudrez bien annexer la présente lettre au compte rendu officiel de la réunion du 27 octobre 2009 du groupe de travail « Environnement » et en transmettre une copie au médiateur, Monsieur Périgord, pour être versée à un dossier juridique éventuel.

François Mariaux
Président de l'Association Vigilance de Saint Jouvent
Et membre du collectif Pro POLT et anti LGV LP