

René TIBOGUE  
Commissaire-enquêteur  
7, rue des Bouvreuils  
87480 SAINT PRIEST TAURION  
Tél. 05.55.36.66.13 / 06.81.72.16.38  
Courriel : [rene.tibogue@wanadoo.fr](mailto:rene.tibogue@wanadoo.fr)

St-Priest-Taurion le 25 juillet 2013

## **ENQUETE PUBLIQUE**

prescrite par l'arrêté interpréfectoral signé le 30 avril 2013 par Madame la préfète de la région Poitou-Charentes, préfète de la Vienne et Monsieur le préfet de la région Limousin, préfet de la Haute-Vienne relative au projet de déclaration d'Utilité Publique des travaux de construction de la LGV Limoges-Poitiers et la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme des Communes concernées par le projet.

## **PROCES-VERBAL établi le 25 juillet 2013**

En application de l'article R123-18 du Code de l'Environnement et de l'article 8 de l'arrêté interpréfectoral de mise à l'enquête publique, le président de la commission d'enquête a rencontré le 25 juillet 2013, les représentants de RFF.

Au cours de cette réunion, après un bilan général sur l'enquête, toutes les observations et demandes formulées par le public ont été étudiées.

Le présent procès-verbal dresse la liste des points abordés.

### **BILAN GENERAL**

L'enquête publique s'est déroulée normalement du 30 mai au 12 juillet 2013.

La publicité a été très bien assurée.

Le dossier est complet, d'une bonne lisibilité pour le grand public et conforme à la législation en vigueur.

Les copies des observations et des courriers reçus sont en possession du porteur de projet.

# **SYNTHESE DES OBSERVATIONS**

## **I - Observations relatives à la DUP**

Plus de 1 000 observations sont inscrites sur les 49 registres utilisés pendant l'enquête, plus de 1 700 courriers, des pétitions ayant recueillis plus de 15 000 signatures et plus de 7 000 lettres types y sont annexés.

Compte tenu du nombre important d'observations, la commission a décidé de les classer en deux grands chapitres : les observations générales; les observations spécifiques à chaque commune.

Les observations générales sont analysées en fonction des thèmes abordés et/ou de leurs provenances (lettres type, pétitions, associations, collectivités territoriales, chambres consulaires, etc....).

## **11 - Observations générales**

### **11.1 – Lettres type**

#### **Lettres type de personnes favorables au projet**

##### *Origines*

**Sur les 5342 lettres types de particuliers favorables au projet, 84% proviennent du Limousin dont 95% de la Haute-Vienne.**

##### *Argumentaire des différentes lettres type*

#### **Je suis favorable à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges**

- Je veux le développement économique de ma région auquel la LGV est indispensable.
- Je veux que mes enfants et mes petits-enfants puissent grandir dans un environnement favorable qui bénéficie de moyens de déplacement performants, confortables et sûrs.
- Je crois que mon emploi pourrait être conforté et valorisé si ma région est desservie par des moyens modernes de communication comme le TGV.
- Je veux être en correspondance rapide avec toutes les capitales européennes où se prennent les grandes décisions et se prépare l'avenir du monde.
- Je suis pour que ma région s'ancre dans la modernité et qu'elle soit à égalité avec tous les territoires.
- Je refuse de rester à l'écart du progrès et du développement en étant privé de cette infrastructure ferroviaire moderne.
- Je soutiens la transversale ferroviaire européenne à grande vitesse est-Ouest dont la LGV Limoges-Poitiers sera le premier maillon.
- Je souhaite le développement économique de ma région pour lequel la création d'infrastructures performantes comme la LGV est indispensable.
- Je veux que la LGV Poitiers - Limoges se réalise sans porter atteinte à la ligne POLT. L'offre ferroviaire de cette dernière doit être repensée pour une meilleure desserte des villes intermédiaires autant sur la section Limoges – Paris que sur la section Limoges – Toulouse.
- Je demande que la LGV Limoges-Poitiers, outre la mise en place de liaisons rapides avec Paris, permette des liaisons performantes directes dès son ouverture entre les principales villes du Limousin d'une part et celles de la façade atlantique : Guéret-Limoges-Poitiers-La Rochelle / Brive-Limoges-Poitiers-Tours-Nantes / Périgueux-Limoges-Poitiers-Tours-Le Mans-Rennes soit 13 départements concernés.
- Je suis pour que la région Limousin au même titre que les autres régions françaises puisse bénéficier d'un désenclavement ferroviaire à 360 ° qui s'appuiera à la fois sur la création de liaisons ferroviaires nouvelles comme la LGV Limoges-Poitiers et l'amélioration du réseau existant.

- Je considère la LGV Limoges-Poitiers comme un maillon essentiel de la construction d'un projet d'envergure nationale *Transline* lui-même intégré dans un projet européen tel que la *Via Atlantica* (reliant la façade atlantique à l'Europe Centrale) et s'appuyant sur l'axe majeur Bordeaux-Lyon.
- J'ai la conviction que la LGV Limoges-Poitiers est un accélérateur de relations nécessaire et offre une alternative ferroviaire crédible au tout routier.

## **Lettres type de personnes défavorables au projet**

### *Origines*

**Sur les 1383 lettres types de particuliers défavorables au projet, 86% proviennent du Limousin dont 57% de la Creuse et 41% de la Haute-Vienne.**

### *Argumentaire des différentes lettres type*

**Je suis CONTRE la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges, mais FAVORABLE à l'amélioration de la Ligne POLLT et le renouvellement de son matériel pour les raisons essentielles suivantes :**

- Je veux le développement économique de ma Région auquel la ligne POLLT est indispensable, sans accroître l'endettement de notre Région pour 50 ans (la LGV Limoges-Poitiers = 2 milliards d'€ pour 115 km de voie unique voyageurs ; la ligne POLLT = 500 millions d'€ pour 713 km de double voie soit 1426 km de voie voyageurs et FRET entre Toulouse et Paris).
- Je veux que tous les enfants et petits-enfants de nos 3 Départements puissent grandir dans un environnement favorable qui bénéficie de moyens de déplacements performants, confortables, sûrs et accessibles à tous.
- Je crois que mon emploi pourra être conforté et valorisé si ma Région est desservie par des moyens modernes de communication avec le remplacement des rames TEOZ par des rames TGV.
- Je veux être en correspondance rapide avec toutes les capitales européennes où se prennent les grandes décisions et se prépare l'avenir du monde en raccordant l'axe POLLT à la future LGV POCL, mettant la Creuse à moins de 2 h de Paris, La Haute-Vienne à 2 h 10 et la Corrèze à 3 h 00.
- Je suis pour que ma Région s'ancre dans la modernité et qu'elle soit à égalité avec tous les territoires et cela pour nos 3 Départements, ainsi que pour les autres Régions traversées par la ligne POLLT.
- Je refuse de rester à l'écart du progrès et du développement en étant privé de cette infrastructure ferroviaire accessible au plus grand nombre. Un train pour TOUS, et non pour quelques-uns.
- Je soutiens le développement de la ligne POLLT, son raccordement à la ligne POCL et refuse la création de la ligne LGV Limoges Poitiers qui condamnerait une bonne partie de notre Région Limousin en ne la desservant pas.
- Je dénonce l'illégalité de cette enquête publique hors délai (article L-121-12 du Code de l'Environnement), la partialité du débat public qui y a conduit ainsi que celle du Préfet de Région dans son communiqué de presse.
- En tant qu'habitant de la Région Limousin, je m'inquiète des capacités de cette dernière à participer au financement de cette ligne dont le coût est estimé à 1,5 milliards d'euros, hors taxe, en 2009. Dans un contexte général difficile, avec des marges de manœuvre réduites, la Région devrait se recentrer sur des projets permettant une offre de mobilité durable dans les milieux ruraux et périurbains (pour diminuer la motorisation des ménages et la consommation de carburant) et non se lancer dans un partenariat public – privé ne bénéficiant qu'à quelques-uns et dont la rentabilité n'est pas atteinte en 50 ans (d'après le rapport de l'Autorité Environnementale).

- Je m'inquiète aussi de la mise à l'écart de la Creuse dont les habitants auront à supporter un coût encore plus élevé du transport et se tourneront vers la voiture pour se rendre à Paris. Je suis pour que ma Région s'ancre dans la modernité et qu'elle soit à égalité avec tous les territoires et cela pour nos 3 Départements, ainsi que pour les autres Régions traversées par la ligne POLLT.
- En tant que citoyen, je trouve scandaleux le gaspillage insensé de terres agricoles alors que l'un des enjeux de notre siècle sera l'accès à une alimentation de qualité pour tous. Scandaleux, également, le peu d'intérêt porté aux zones humides, alors que l'eau sera un autre défi majeur dans l'avenir. L'amélioration de la ligne existante (préconisée par la commission Mobilité 21) éviterait ce gâchis tout en contribuant à un aménagement du territoire plus harmonieux.
- Je dénonce aussi l'augmentation du prix du billet qui amènera un report du trafic vers la route et un accroissement des émissions de gaz à effet de serre.
- Je m'interroge sur la conduite de cette enquête publique, hors délai (article L-121-12 du Code de l'Environnement), la partialité du débat public qui y a conduit ainsi que celle du Préfet de Région dans son communiqué de presse.

Je suis défavorable à la réalisation de la LGV Poitiers-limoges pour les raisons essentielles suivantes :

- Elle se ferait au détriment de la ligne historique Paris – Orléans – Limoges - Toulouse (POLT) et donc au détriment du Nord-Est de la Région Limousin.
- Elle constituerait un investissement très important qui augmenterait la dette des collectivités locales concernées, au détriment d'investissements plus prioritaires.
- En allongeant la distance du trajet, elle augmenterait le coût du billet de train pour les usagers à destination de Paris.
- Le temps de trajet actuel pour rejoindre Paris (environ 3h) est tout à fait acceptable et permet de faire l'aller-retour dans la journée. Comparativement, il faut plus de temps pour rejoindre d'autres métropoles régionales qui se situent pourtant à des distances plus courtes (Bordeaux, Toulouse, Clermont-Ferrand). C'est sur l'amélioration de ces liaisons inter-régionales qu'il faudrait faire porter les investissements ferroviaires.
- Le gain de temps annoncé pour le trajet Limoges-Paris serait faible comparativement aux performances des trains des années 1990 sur la ligne POLT (moins de 30% de gain) et comparativement aux performances que permettrait l'amélioration de la ligne historique (moins de 15% de gain).
- Elle aurait un impact écologique non négligeable concernant son emprise sur le terrain et concernant la consommation énergétique lors de son exploitation (très supérieure à celle d'un train inter-cité conventionnel).
- L'équilibre financier du projet de LGV n'est pas garanti et risque de faire peser des charges supplémentaires sur les contribuables de la Région.
- La promotion de la LGV a fait l'objet d'une importante campagne de soutien, aux frais des contribuables. L'intensité de cette campagne déloyale, malgré la faiblesse des arguments employés, laisse penser que la défense de ce projet n'est pas sincère.
- En résumé : Ce projet ferait peser sur une majorité de citoyens le coût important d'un gain de confort limité et réservé à une minorité, alors qu'il existe des solutions alternatives plus rationnelles et moins onéreuses.
- Cette ligne à grande vitesse de 112 km de voie nouvelle entre Iteuil et le Palais sur Vienne dont les 2/3 sont en voie unique et qui nécessite 30 km de voies existantes pour relier Limoges à Poitiers, ne peut pas être considérée comme une desserte directe grande vitesse entre ces deux villes et ne peut pas prétendre être le premier maillon d'un grand axe transversal entre l'Atlantique et l'Europe.
- Le seul objet de ce projet est de permettre aux voyageurs de Limoges de rejoindre la capitale en deux heures par un train direct journalier. En raison de la saturation à l'arrivée à Montparnasse, les autres trains devront se coupler à ceux de la Rochelle et le trajet moyen

aura une durée de l'ordre de 2 h15. Comme on le constat sur les autres parcours passés en grande vitesse, le coût du trajet sera augmenté de 1,5 fois et cela risque d'éloigner les familles du ferroviaire. Nous devons constater avec l'Autorité environnementale que le bilan CO2 risque de ne pas être à la hauteur des attentes environnementales. *« L'Ae constate, comme sur la plupart des grands projets d'infrastructure de transport qu'elle a eu l'occasion d'examiner depuis sa création, que ce projet ne contribue par lui-même en rien à la réalisation de l'objectif dit du «facteur 4 », consistant à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre de la France, tous secteurs confondus, entre 1990 et 2050 »*

- Des rénovations engagées sur l'axe historique POLT vont permettre, dès 2017, de relier Limoges à Paris-Austerlitz en 2 h 25. Faut-il engager des milliards d'€ pour un gain de moins de 30 mn à l'attention de quelques citoyens pressés ?
- L'Autorité Environnementale avertit dans son rapport *« que, malgré des hypothèses fortes de report du trafic de l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la nouvelle LGV, la rentabilité n'est pas atteinte en 50 ans. »*. Pour justifier cette construction, il faut tronçonner l'axe historique POLT et dérouter les voyageurs à partir du Nord et du Nord de Limoges vers Poitiers pour Bordeaux et Paris, sans obtenir la rentabilité économique ! Toutes les commissions et tous les responsables de haut niveau de transports ferroviaires s'entendent pour aller non pas vers la grande vitesse mais vers la rénovation et l'amélioration de l'existant. Alors pourquoi s'engager sur cette utopie entre Poitiers et Limoges ?
- La LGV Poitiers-Limoges desservirait uniquement ces deux villes et proposerait un tracé parallèle à la ligne TER existante qui elle, dessert en Vienne les gares de Mignaloux, Lussac, Montmorillon et Lathus. Cette LGV rentrerait en concurrence avec le TER au niveau des voies partagées aux deux extrémités et au niveau économique car la non rentabilité devra être comblée à terme par les régions qui sont autorités organisatrices de transports (AOT). Les bassins vie de Poitiers et de Limoges ont tout à perdre dans cette concurrence car le TGV est toujours prioritaire sur l'organisation des sillons. Peut-on brader les trajets du quotidien TER en inter-cités qui représentent plus des 2/3 des voyages par le rail, au profit de la grande vitesse ?
- Le financement de ce projet ne peut pas être assuré par l'Etat comme le déclare le député Plancher membre de la commission mobilité 21 dans la NR du 31 mars 3013. On ne pourra pas financer de nouvelles lignes avant 2024 et le projet Poitiers-Limoges sera relégué en queue de classement. Les responsables du département de la Vienne, de la région Poitou-Charentes et de la Creuse ont déclaré qu'ils ne financeraient pas ce projet. On voit mal la région Limousin, la Ville de Limoges et la Corrèze financer une telle somme ! Peut-on déclarer d'utilité publique, un projet non finançable qui va geler l'activité sur des milliers d'hectares en Nord Vienne et Limousin ?
- Une voie LGV est un couloir de 50m de large et de 10m de haut. Le choix a été fait de repousser le projet dans les zones agricoles à plus faible densité de population. Cependant il est nécessaire de prendre en compte la circulation des habitants et des troupeaux dans les zones traversées. Est-il acceptable pour quelques minutes gagnées pour une catégorie de personnes que l'on impose des augmentations de trajet d'une heure, chaque jour, entre l'étable et le pré. Ce projet, sans moyens financiers ne rétablissant pas les voies de desserte, n'est pas acceptable en l'état.
- L'Autorité environnementale s'inquiète également de la circulation de la faune. *«Elle recommande d'accroître-le nombre et la taille des passages à grande faune prévus, notamment aux endroits de fort enjeu environnemental.»*.

## **Lettre type d'entreprises favorables au projet**

**352 lettres type** provenant à 98% d'entreprises du Limousin ont été reçues.

### ***Argumentaire de la lettre type***

**Je suis favorable à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges pour les raisons essentielles suivantes :**

- 1 -La LGV Poitiers-Limoges permettra un accroissement de l'activité donc du chiffre d'affaire envisageant de recruter et d'enrichir ainsi la compétitivité et les compétences de mon entreprise.
- 2 -La LGV Poitiers-Limoges permettra le renforcement des marchés de mon entreprise vers le bassin parisien grâce à une liaison ferroviaire performante.
- 3 -La LGV Poitiers-Limoges permettra d'accéder à de nouveaux marchés avec l'ouverture sur l'arc atlantique porteur, selon l'INSEE, de populations nouvelles à moyen terme.
- 4 -La LGV Poitiers-Limoges permettra l'accès facilité de Paris en deux heures par une infrastructure de transport performante permettant aux cadres et employés des entreprises un gain de temps important et allégeant ainsi les coûts fixes.
- 5 -La LGV Poitiers-Limoges permettra une synergie dans les relations et dans les courants d'affaires sur l'espace économique du grand centre-Ouest.
- 6 -La LGV Poitiers-Limoges permettra des retombées économiques directes, indirectes et induites dans tous les secteurs économiques (industrie, commerce, artisanat, services ...) en particulier lors des travaux de réalisation de la ligne à grande vitesse.
- 7 -La LGV Poitiers-Limoges permettra l'accès aux marchés des pays traditionnellement partenaires économiques : l'Allemagne, le Bénélux, l'Espagne, le Portugal, l'Italie et les pays de l'Europe du Nord.
- 8 -La LGV Poitiers-Limoges permettra l'accès à de nouveaux marchés en Europe centrale et en Europe de l'Est.
- 9 -La LGV Poitiers-Limoges permettra des flux commerciaux nouveaux et des relations d'affaires innovantes.
- 10 -La LGV Poitiers-Limoges permettra l'accès à Paris à la gare Montparnasse pour rejoindre efficacement les lieux de réunion de la capitale.
- 11 - La LGV Poitiers-Limoges permettra l'accès à Paris à la gare Montparnasse pour une desserte rapide par TGV des autres villes européennes et l'aéroport de Roissy.
- 12 -La LGV Poitiers-Limoges permettra une qualification plus forte du niveau des services des régions desservies.
- 13 -La LGV Poitiers-Limoges permettra une meilleure qualification des économies régionales concernées par un accroissement de la notoriété et de la valorisation de l'image des territoires pour rétablir ainsi l'équité nationale et se situer dans un environnement favorable à la concurrence.
- 14 - La LGV Poitiers-Limoges permettra la circulation facilitée des individus, des biens, des idées, des connaissances, des informations ...

## **11.2 - Pétitions**

**15 643 signatures sur 14 pétitions différentes dont certaines recueillies depuis plusieurs années. 11 ont été remises en préfecture de Poitiers lors de la dernière permanence de deux membres de la commission d'enquête.**

- 700 signatures électroniques sur 54 pages d'une pétition en ligne dont le texte n'est pas fourni.

- 61 personnes du Palais-sur-Vienne ont signé un document découpé sur un tract distribué lors de la réunion d'Information débat organisée par l'association Barrage le 3 novembre 2009 au Palais sur Vienne.

Je ne veux pas de la LGV Poitiers-Limoges qui sacrifierait le Palais

Je suis pour optimiser les voies existantes, et notamment mettre des TGV sur la ligne POLT

- 101 signatures sur une pétition

« NON à la LGV Limoges-Poitiers OUI à l'alternative POLLT » qui explique qu'en un an demi la triple démonstration a été faite : aberration du projet (cout-tracé-désaménagement du territoire) ; un projet insupportable pour les territoires traversés (une 3<sup>ème</sup> infrastructure dans un corridor comprenant déjà la ligne actuelle Limoges-Poitiers et la RN 147 est inacceptable au niveau de l'environnement) ; l'alternative est d'optimiser les lignes existantes (pour Paris c'est le POLLT, pour l'ouverture sur l'atlantique c'est l'optimisation entre Poitiers et Limoges et Lyon-Bordeaux avec notamment son électrification).

- 17 signatures sur une pétition « contre la ligne LGV Limoges-Poitiers », sans argumentaire.

- 3520 signatures sur une pétition aux arguments suivants :

La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Limoges-Poitiers va couter près de 2 milliards d'Euros pour la construction d'une seule voie et une mise en service en 2016/2018 au plus tôt. Cette LGV est un déni d'aménagement du territoire pour la Creuse, l'Indre, le Nord de la Haute-Vienne, l'Est de la Vienne et la Corrèze.

C'est pourquoi nous exigeons que soit utilisée et rénovée la ligne Paris-Orléans-la Souterraine-Limoges-Toulouse (POLLT). Coût 500 millions d'Euros, mise en service quasi immédiate (2 à 4 ans), durée du trajet de 2 heures 15, pas de problèmes d'environnement puisque ligne existante.

Le 1,5 milliard d'Euros restant doit être utilisé pour l'amélioration et la création de transports en commun locaux (réseau T.E.R., bus, nouveaux réseaux interurbains...) en conformité avec l'article 12 de la loi du Grenelle de l'Environnement.

- 73 signatures sur une pétition aux arguments suivants :

En cette période de vaches maigres, la modernisation du POLT rime avec bon sens. Aujourd'hui le ministre des Transports a pris l'engagement d'inscrire la ligne POLT au schéma national des infrastructures de transport, afin d'y faire circuler du nouveau matériel, en l'occurrence des rames TGV Nord-Est rénovées.

En trois ans, avec des travaux simples sur l'infrastructure entre Vierzon et Argenton (poursuite des suppressions de passages à niveau, rectification de courbes ...) et le « nouveau » matériel, le temps de parcours entre Limoges et Paris serait de 2h30, 2h20 même, à une échéance de cinq ans avec de nouveaux travaux sur la voie.

Dans ce contexte, le projet LGV Limoges-Poitiers est totalement inutile et dépassé.

Nous demandons l'abandon pur et simple du projet. Cette pétition sera versée au dossier de l'enquête publique, si elle a lieu.

17 signatures sur une pétition de l'Association Vigilance Monts de Blond

A l'heure du grenelle de l'environnement comment peut-on envisager de défigurer le site naturel et inscrit des Monts de BLOND, l'espace Natura 2000 de la vallée de la Glayeule, et modifier irrémédiablement le cadre de vie de ses habitants.

Le projet LGV n'apporte aucun développement local et provoque des impacts irréversibles.

157 signatures sur une pétition aux arguments suivants

Réagissons contre la réalisation de cette liaison à grande vitesse qui va détruire non seulement la faune et la flore mais également rendre obsolète le TER et donc accentuer la désertification de nos campagnes et massacrer le cadre de vie de milliers de personnes ;

Nous agissons en qualité de citoyens concernés et nous demandons à nos dirigeants de procéder à des mesures immédiates pour abandonner la réalisation de ce projet.

7732 signatures sur une pétition aux arguments suivants :

Un impact désastreux sur l'habitat périurbain et rural, sur de nombreux sites naturels remarquables, irrémédiablement défigurés !

Qui peut cautionner un projet :

Qui soumet les populations à d'insupportables nuisances sonores, physiques et psychiques,

Qui ne répond pas aux nécessités de développement du transport régional,

Qui ne permettra de gagner que quelques minutes par rapport à d'autres tracés largement moins coûteux financièrement et humainement,

Qui réclamera un effort exorbitant aux contribuables régionaux,

Il est du devoir de chacun d'entre nous de ramener à la raison les décideurs de ce projet.

Oui à l'amélioration et l'électrification de la voie existante Limoges-Poitiers, permettant un vrai aménagement des zones rurales actuellement très mal desservies par le rail !

Oui à un projet concerté totalement respectueux de l'humain et de la nature !

40 signatures sur une pétition de l'été 2009 aux arguments suivants :

Non à la ligne LGV Poitiers-Limoges qui taille des saignées dans les paysages ruraux du Poitou et du Limousin

Non à la ligne LGV Poitiers- Limoges qui pour quelques minutes gagnées par les seuls habitants des métropoles régionales va réclamer un gros effort à nos deux régions. La vitesse à quel prix !!

Oui au désenclavement de Limoges par le train pendulaire (POLT) qui utiliserait la ligne actuelle Paris-Toulouse, plus courte en kilométrage, presque équivalente en temps de parcours et source de développement pour le Nord de la région Centre, déjà passablement déshérité au plan économique.

Oui à l'amélioration de la ligne actuelle Limoges- Poitiers ; oui à un vrai projet d'aménagement des désertes rurales par le ferroviaire.

2156 signatures sur une pétition aux arguments suivants :

Contre le tracé actuel de la ligne TGV Poitiers Limoges

Smarves et son environnement actuel irrémédiablement défigurés!

Au sein de tous les tracés envisagés, seuls ceux passant par Smarves sont retenus par RFF.

3 tracés « proposés » :

A deux pas du bourg, le long de la départementale bifurquant sur le bois de St Pierre.

Port-Seguin et la vallée du Clain surmontés par un ouvrage de plus de 20 m de haut.

Moulin et les nuisances à proximité des Pierres-Brunes.

Qui peut cautionner un projet :

Qui condamne les espèces protégées de la vallée du Clain et du bois de St Pierre,

Qui détruit des zones naturelles remarquables,

Qui soumet toute la population smarvoise et environnante (Les Roches- Prémairie, Raboué, Gizay...) à d'importantes nuisances sonores et physiques,

Qui empêche toute perspective dans le développement durable de Smarves.

Tous ces dégâts irréversibles pour gagner 5 malheureuses minutes sur le trajet Poitiers-Limoges

Il est du devoir de chacun d'entre nous de ramener à la raison les décideurs de ce projet

Pétition de 551 signatures annexée au registre de la commune de Fleuré

Nous sommes une association «non base travaux LGV Poitiers Limoges».

Nous avons 55 adhérents.

Le siège social est situé à « La gare » 86340 Fleuré.

Cette association a pour objet, dans les communes de Fleuré et Dienné , la préservation du cadre de vie et de sa qualité notamment dans les domaines de la

santé, de l'urbanisme et de l'environnement, la prise de disposition pour la sécurité et la sauvegarde des installations, constructions, biens, personnes, paysage, écosystèmes, dans le sens le plus large, contre toutes atteintes aux intérêts collectifs ou individuels y compris financiers. La sensibilisation de l'opinion publique aux atteintes de l'environnement et au cadre de vie en général.

Nous ne voulons pas de la ligne LGV Poitiers Limoges pour plusieurs raisons :

Le seul objet de ce projet est de permettre, aux voyageurs de Limoges, de Cette ligne à grande vitesse de 112 km de voie nouvelle entre Iteuil et le Palais sur Vienne, dont les 2/3 sont en voie unique, et qui nécessite 30km de rejoindre la capitale en deux heures par un train direct journalier. En raison de la saturation à l'arrivée à Montparnasse, les autres trains devront se coupler à ceux de la Rochelle et le trajet moyen prendra de l'ordre de 2h 15. Comme on le constate sur les autres parcours passés en grande vitesse, le coût du trajet sera augmenté de 1,5 fois et cela risque d'éloigner les familles du ferroviaire. Nous devons constater avec l'Autorité environnementale que le bilan CO<sub>2</sub> risque de ne pas être à la hauteur des attentes environnementales.

« L'Ae constate, comme sur la plupart des grands projets d'infrastructure de transport qu'elle a eu l'occasion d'examiner depuis sa création, que ce projet ne contribue par lui-même en rien à la réalisation de l'objectif dit du « facteur 4 », consistant à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre de la France, tous secteurs confondus, entre 1990 et 2050 »

Des rénovations engagées sur l'axe historique POLT vont permettre dès 2017, à partir de Limoges de gagner Paris-Austerlitz en 2h25. Faut-il engager des milliards d'€ pour un gain de moins de 30 mn pour quelques citoyens pressés ?

L'Autorité environnementale avertit dans son rapport «*que, malgré des hypothèses fortes de report du trafic de l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la nouvelle LGV, la rentabilité n'est pas atteinte en 50 ans.* ». Pour justifier cette construction il faut tronçonner l'axe historique POLT et dérouter les voyageurs à partir du Nord et du Nord de Limoges vers Poitiers pour Bordeaux et Paris, sans obtenir la rentabilité économique ! Toutes les commissions et les responsables à haut niveau de transports ferroviaires s'entendent pour aller non pas vers la grande vitesse mais vers la rénovation et l'amélioration de l'existant. Alors pourquoi s'engager sur cette utopie entre Poitiers et Limoges ?

La LGV Poitiers-limoges, desservirait uniquement ces deux villes, et proposerait un tracé parallèle à la ligne TER existante qui elle dessert en Vienne les gares de Mignaloux, Lussac, Montmorillon et Lathus. Cette LGV entrerait en concurrence avec le TER au niveau des voies partagées aux deux extrémités et au niveau économique car la non rentabilité devra être comblée à terme par les régions qui sont autorités organisatrices de transports(AOT). Les bassins de vie de Poitiers et de Limoges ont tout à perdre dans cette concurrence car le TGV est toujours prioritaire sur l'organisation des sillons. Peut-on brader les trajets du quotidien TER et inter-cités qui représentent plus des 2/3 des voyages par le rail, au profit de la grande vitesse?

Le financement de ce projet ne peut pas être assuré par l'état comme le déclare le député Plancher membre de la commission mobilité 21 dans la NR du 31 mars 3013. On ne pourra pas financer de nouvelles lignes avant 2024 et le projet Poitiers-Limoges sera relégué en queue de classement. Les responsables du département de la Vienne, de la région Poitou-Charentes et de la Creuse ont déclaré qu'ils ne financeraient pas ce projet. On voit mal la région Limousin, la Ville de Limoges et la Corrèze financer une telle somme ! Peut-on déclarer d'utilité publique, un projet non finançable qui va geler l'activité sur des milliers d'hectares en Nord Vienne et Limousin ?

Une voie LGV est couloir de 50m de large et de 10m de haut. Le choix a été fait de repousser le projet dans les zones agricoles à plus faible densité de population. Cependant il est nécessaire de prendre en compte la circulation des habitants et des troupeaux dans les zones traversées. Est-il acceptable pour quelques minutes gagnées pour une catégorie de personnes que l'on impose des augmentations de trajet d'une heure chaque jour entre l'étable et le pré. Ce projet, sans moyens financiers, ne rétablissant pas les voies de desserte n'est pas acceptable en l'état.

L'Autorité environnementale s'inquiète également de la circulation de la *faune*. « Elle recommande d'accroître le nombre et la taille des passages à grande faune prévus, notamment aux endroits de fort enjeu environnemental. »

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'émettre un avis négatif concernant ce projet ne correspondant pas aux besoins de la population, irréalisable et risquant de geler inutilement l'activité du Nord Vienne pour de nombreuses années.

Nous vous joignons 551 signatures contre ce projet sur 87 pages.

L'association « Non Base Travaux LGV Poitiers limoges »

387 signatures sur une pétition « contre la LGV Limoges-Poitiers » déposée à la sous-préfecture de Bellac à la fin d'un document de l'association Vigilance Peyrilhac 87.

Pétition de 166 signatures annexée au registre de la commune de Vaulry.

Nous soussigné(e)s, demandons à monsieur le Maire et Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux de la commune de Vaulry, de bien vouloir, lors du prochain Conseil Municipal déclarer en notre nom :

- 1) s'opposer à la construction de la LGV Limoges Poitiers et y préférer l'amélioration des lignes existantes, en particulier les lignes historiques Limoges-Poitiers et POLT.
- 2) contester l'utilité publique d'une telle ligne supplémentaire quand d'autres existent, structurant mieux la Région et le territoire français, voire l'Europe, et pouvant être améliorées à moindres dégâts financiers et environnementaux.
- 3) interdire, tant que cette déclaration d'utilité publique n'est pas indubitablement prouvée par toutes les analyses nécessaires (à commencer par celle d'une ligne POLT prenant en compte les nouveaux projets ferroviaires de l'état), les enquêtes et travaux pouvant être engagés en vue de la construction de la LGV sur le territoire de la commune.

### **11.3 – Courriers des partis politiques et des personnalités**

#### **Nouveau Parti Anticapitaliste de la Haute-Vienne**

Courrier annexé sous le n° 934 au registre de la préfecture de Limoges.

Le Nouveau Parti Anticapitaliste de la Haute Vienne se déclare contre la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges pour plusieurs raisons :

Loin de correspondre à un aménagement du territoire censé servir toute une population entre Paris et Toulouse comme c'est le cas pour la ligne POLT, la LGV Poitiers-Limoges ne concernera qu'une partie du Limousin et mettra de côté les départements au Nord et au Nord de Limoges.

Il existe une ligne très fréquentée, le POLT pour le transport passager et pour le fret, une ligne modernisable à moindre frais mais on nous propose de faire un détour par Poitiers pour rejoindre Paris. Déjà en soi, cela paraît absurde. Encore plus absurde de réaliser cette voie de liaison avec 80 KM de voie unique et l'impossibilité d'y faire circuler le fret !

Ce projet ne contribue nullement à l'aménagement équilibré du territoire, contrairement à la ligne historique POLT qui, elle, dessert réellement 3 millions de personnes, 32 départements, 7 grandes agglomérations et 4 régions.

En cette période d'austérité, c'est un projet au coût énorme qu'on tente de nous imposer. Le coût arrêté en 2009 de 1,5 milliard d'euros. Il atteindra probablement les 2 milliards d'euros voir plus

compte tenu des recommandations des différentes instances environnementales depuis 2009. Ce coût sera supporté en grande partie par l'Etat et les collectivités territoriales qui s'endetteront sur près de 40 ans. C'est-à-dire que ce sera à charge de la population par le biais de l'impôt. Alors que la modernisation de la ligne POLT a un coût quatre fois moindre et servira à la fois en direction de Paris mais aussi de Toulouse.

Outre l'aspect financier, la construction de la LGV-LP, c'est la destruction et la disparition d'au moins 1600 hectares directes avec expropriation d'habitations et d'exploitations agricoles utiles. C'est aussi la destruction de sites environnementaux propres aux régions traversées. C'est donc un projet nuisible et inutile puisque la rénovation de la ligne POLT peut se faire sans destruction de territoire.

Pour le NPA, la question de la rentabilité d'un projet ne se pose pas. Si la société était au service de tous, les projets seraient fonction des services rendus à la population et de leurs utilités. Par contre la société capitaliste et ceux qui la servent, posent en tout projet le problème de sa rentabilité, qu'il soit utile ou inutile, il faut qu'au bout cela rapporte. Dans le cas de la LGV PL, de l'avis de l'Autorité environnementale émis le 13 mars 2013, « la rentabilité du projet n'est pas atteinte en 50 ans ». Donc pour l'atteindre, est suggéré de diminuer le nombre d'aller-retour sur la ligne POLT de 11 actuellement à 7 puis 4 dans l'avenir, c'est-à-dire finalement à terme la suppression de la ligne POLT pour rentabiliser à marche forcée la LGV, comme cela s'est fait pour les autres TGV. Nous n'aurons plus que le choix de prendre un train 30 à 40% plus cher que le service dont nous disposons actuellement ou de faire du Stop !

En réalité, le fond du projet de cette LGV PL est à terme de rentabiliser l'axe Bordeaux-Paris dont Vinci en a l'usufruit en lui amenant les voyageurs de Toulouse et de Brive-Limoges qu'il n'aurait pas avec la modernisation du POLT. Finalement, l'argent public qui coulera à flot pour la LGV PL ira garnir le portefeuille de Vinci. C'est ce que l'on appelle un partenariat « gagnant-perdant ». Perdant bien-sûr pour le contribuable et l'utilisateur ! Doublement perdant donc !

On nous vend la LGV PL pour la vitesse à se rendre à Paris. Mais le choix pour ceux qui veulent ou ont besoin d'aller vite, ils l'ont déjà. Il y a un aéroport à Limoges et un à Brive, tous deux déficitaires d'ailleurs, à charge une fois de plus des contribuables. Mais la possibilité de se rendre à Paris en moins de 2 heures existe, d'aller rapidement ailleurs aussi, ce que ne propose pas la LGV PL. De ce point de vue, la LGV PL n'a pas son utilité.

Autre argument pour la LGV PL: c'est indispensable pour le développement économique de la région. C'est une sauce qui nous est servie à chaque grand projet. Une étude a été menée sur l'impact des TGV et le développement des villes desservies. Etude menée par Mme Marie Deleplace. Cette étude conclue que les TGV n'ont aucun impact sur le développement économique et que les rares villes qui ont connu un développement, c'est parce que déjà elles bénéficiaient d'un dynamisme économique. Une région qui a tout, autoroutes, ports, aéroports, TGV... c'est le Nord Pas de Calais, c'est pourtant la plus sinistrée économiquement ! Alors oui, le NPA 87 se prononce contre la LGV Poitiers-Limoges et considère ce projet nuisible et inutile.

### **Europe Ecologie Les Verts Limousin**

#### Contribution d'EELV annexée sous le n° 233 au registre de la préfecture de Limoges.

Les conséquences d'un tel projet d'infrastructure, de son coût, de son impact environnemental et social, doivent être soigneusement mesurées avant de se prononcer sur la mise en chantier. De plus, les procédures réglementaires doivent être scrupuleusement respectées. C'est sur ces principes qu'Europe Écologie les Verts Limousin a mené sa propre réflexion sur la ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers.

Sur un plan économique, le coût du projet de LGV Limoges-Poitiers (1,6 milliard d'euros, estimation à minima, valeur 2011) aura des conséquences néfastes et durables sur les comptes des collectivités locales appelées à financer cette ligne. Le Conseil régional du Limousin, le Conseil général de la Haute-Vienne, la Communauté d'agglomération de

Limoges, la ville de Limoges sont à l'heure actuelle les seules collectivités à s'engager formellement et sans aucune réserve à participer au financement de ce projet. La part incombant aux collectivités locales étant fixée à un tiers du coût global, le nombre de collectivités locales qui financeront s'amenuisant, leur part ne peut qu'être revue à la hausse. Il est évident que celles-ci vont donc s'endetter de manière considérable et inconsidérée, ce au détriment d'autres investissements nécessaires au quotidien de leurs habitants. Par ailleurs, le principe qui semble être retenu d'une délégation de service public par le biais d'un partenariat public-privé engagera le contribuable pour des décennies à payer le déficit d'exploitation d'une ligne dont on sait qu'il sera chronique.

Pour les usagers des chemins de fer, le surcoût du prix du billet ne pourra qu'être une charge supplémentaire pour des ménages et des entreprises dont on sait qu'ils traversent une crise économique appelée à durer. Ceci sera encore plus vrai pour les habitants de la Creuse qui vont voir, de plus, leur temps de trajet allongé.

Enfin, les études de rentabilité économiques qui tablent sur un trafic annuel d'environ 2 millions de voyageurs semblent être d'un optimisme qui n'est pas sans rappeler l'attribution d'un triple A à la Grèce avant son entrée dans la zone euro ! Alors qu'aujourd'hui, 800.000 voyageurs prennent le train entre Limoges et Paris, on peut légitimement se demander d'où viendront les 1,2 million d'usagers supplémentaires

Sur le plan social, la mise en service d'une telle ligne ne pourra qu'affecter gravement à la baisse le nombre de dessertes entre Toulouse, Brive, Limoges, La Souterraine, Châteauroux et Paris. Comment envisager sérieusement le maintien du trafic actuel alors qu'une nouvelle ligne serait inaugurée ? Cette situation aura pour effet de mettre un grand nombre de territoires de la région en situation d'enclavement par rapport au réseau ferroviaire grandes lignes. Partant, comment envisager qu'un tissu économique, facteur d'emplois, va s'y maintenir, et à fortiori d'y développer ?

Le sentiment d'exclusion et d'abandon vécu par une partie de la population est très fort. Il s'est déjà exprimé notamment par la voix des maires et élus creusois qui condamnent unanimement ce projet. Par ailleurs, l'inévitable rancœur ressentie par les riverains du projet, dans l'incertitude depuis des années sur l'avenir de leurs biens immobiliers, qui constituent de plus pour nombre d'entre eux leur outil de travail, est forte. Leur incompréhension est totale devant un projet présenté comme salvateur, au moyen d'arguments souvent fallacieux, alors qu'ils le vivent comme destructeur.

Le tracé prévu traverse des secteurs au riche passé historique. Qu'est-il prévu concernant les fouilles archéologiques préventives ?

Sur le plan environnemental, la construction de cette ligne nouvelle et son exploitation font peser de nombreuses menaces. Tout d'abord, la création d'un corridor de plus de 100km, entièrement grillagé, prévoyant peu de passages pour la faune va couper en deux de manière définitive tout un territoire. La biodiversité en sera gravement affectée en réduisant les écosystèmes et en les morcelant. Par ailleurs, des zones Natura 2000 se trouvant à proximité du tracé prévu vont être bouleversées, perdant ainsi leur caractère de zone de sauvegarde et de protection de la faune et de la flore. Le recensement des espèces sauvages (faune et flore) a-t-il bien été effectué sur l'ensemble du tracé ?

Des terres agricoles vont être sacrifiées au profit de leur artificialisation, sans qu'aucune compensation ne soit possible. Comment peut-on remplacer ce qui est détruit ? Aucune réponse satisfaisante à cette question ne semble être apportée.

Le patrimoine paysager du Limousin est un de ses principaux atouts sur le plan touristique. Ici, pas de hautes montagnes, pas de littoraux attractifs, pas de climat paradisiaque. Par contre, une nature à première vue intacte, ou presque, une diversité de paysages (forêts, landes, prairies, lacs et étangs, reliefs variés et nombreux, ruisseaux, vieux villages) qui sont autant d'atouts pour "vendre" le Limousin. Ces territoires vont voir leur visage bouleversé, marqué par cette cicatrice longue de dizaines de kilomètres.

L'empreinte carbone d'un tel chantier est considérable. Peut-on raisonnablement croire, ou faire

croire, que le gain à moyen et long terme sur la production de gaz à effet de serre va être garanti ? C'est en améliorant les moyens de transport quotidiens qu'on réduira l'empreinte carbone des limousins qui, à plus de 90%, utilisent leur véhicule pour leurs déplacements journaliers. De plus, la rénovation de la ligne POLT sera toujours plus rentable en terme d'émission de gaz à effet de serre que la construction d'une ligne nouvelle. D'autant que cette LGV, comme son nom l'indique, est destinée à des déplacements à grande vitesse, à plus de 300 km/h. De simples notions de physiques permettent de comprendre que la consommation énergétique d'un véhicule est proportionnelle au carré de sa vitesse. Plus un train roule vite, plus il consomme, de manière exponentielle. Entre un train circulant aux environs de 200 km/h entre Limoges et Paris par la ligne classique et un TGV à plus de 300 km/h passant par Poitiers, l'écart de consommation électrique est colossal. D'autant que le détour par la capitale picto-charentaise allonge le parcours d'environ 20%. Enfin, le risque radon n'est pas à négliger. Le sol limousin, notamment entre Limoges et les monts de Blond, en est truffé. Ce chantier, qui va creuser son sillon dans le granit et nécessiter l'ouverture d'une ou plusieurs carrières pour fournir les matériaux nécessaires aux remblais, va inévitablement émettre du radon, menaçant en premier chef les ouvriers employés sur les sites. Ce risque a-t-il été bien évalué ?

Sur le plan juridique, ce projet est truffé d'aberrations. À commencer par les études de rentabilité, faussées dès le départ en partant d'un postulat non démontré, parce que non démontrable, de 2 millions de voyageurs par an. La SNCF a d'ailleurs fait part de sa volonté de ne pas exploiter la ligne, non rentable. Le délai de mise à l'enquête publique a dépassé celui fixé par la loi en fonction de la date de début de la concertation. Un recours est d'ailleurs pendant devant une juridiction compétente pour annuler la présente enquête. Pourquoi, par ailleurs, n'a-t-elle pas été ajournée en l'attente des conclusions de la commission d'enquête parlementaire sur les grands projets d'infrastructure ? En effet, si celle-ci conclut au renvoi à une date lointaine la poursuite de ce dossier, l'enquête publique devra être refaite. En ces temps de rigueur budgétaire, il s'agit là d'une utilisation désinvolte des deniers publics. Enfin, les études relatives à des projets alternatifs ont été négligées et sont de ce fait, trompeuses, tant il apparaît évident que l'alternative offerte par la rénovation de la ligne POLT est plus rentable, moins coûteuse et plus respectueuse de l'environnement. Cette évidence-là devait être sans doute dissimulée ... C'est pourtant une des préconisations des lois "Grenelle I" que de privilégier l'existant au détriment de nouveaux projet. Cette préférence a été écartée d'emblée.

Loin du faux consensus affiché par les élus locaux sur ce dossier, loin de la volonté affichée de bénéficier d'un équipement pour le seul prestige qu'il pourrait apporter, conscient de son rôle de parti politique responsable, et pour les raisons évoquées ci-dessus, EÉLV Limousin se prononce donc pour un abandon de ce projet au profit d'une amélioration radicale et rapide de la ligne POLT.

### **Europe Ecologie Les Verts Poitou-Charentes**

Contribution d'EELV annexée sous le n° 1654 au registre de la préfecture de Limoges.

Europe Écologie Les Verts Poitou-Charentes se félicite des propos du Premier Ministre d'ajourner ce projet, suivant en cela les recommandations de la commission "Mobilité 21". Malheureusement, il n'est pas abandonné ! En effet, dans le même temps, Frédéric Cuvillier, Ministre délégué aux Transports, indique que l'hypothèse la plus ambitieuse, «autour du scénario 2» du rapport, a été retenue. Or, la LGV Poitiers-Limoges figure bien parmi les secondes priorités de ce scénario 2 !...

Europe Écologie Les Verts Poitou-Charentes n'est pas opposée par principe au TGV. Cependant la vision à long terme de notre politique des transports est attachée à quelques principes :

- -la priorité du rail sur la route, pour lutter contre l'effet de serre et limiter la consommation d'énergie ;
- la préférence à la modernisation d'infrastructures existantes, plutôt que la création de nouvelles infrastructures, chaque fois que cela est possible ;

- la réponse aux besoins quotidiens de la mobilité de proximité.

La construction de nouvelles LGV doit répondre selon nous à 3 critères :

- -s'intégrer dans un schéma global national et européen ;
- avoir une pertinence sur le plan économique ;
- contribuer à un aménagement équilibré de l'ensemble du territoire.

Cette LGV Poitiers-Limoges ne concernerait qu'une population limitée. Elle impacterait négativement l'environnement. L'investissement prévu hypothéquerait gravement tout autre effort dont le rail régional a tout de suite besoin : amélioration des lignes actuelles et restauration de lignes inopportunément abandonnées pour le trafic voyageur, comme Saumur-Thouars-Parthenay-Niort ou Chinon-Loudun- Thouars, ou encore pour le fret sur Parthenay-Chalandray.

L'urgence, pour Europe Écologie Les Verts Poitou-Charentes, c'est d'accélérer la transition de la route vers le rail, pour faire face aux défis du changement climatique, pour un développement harmonieux du territoire et pour une gestion raisonnable des finances publiques.

Pour cela, nous demandons, dans la coopération inter-régionale et en plus des exemples cités plus haut :

- -l'amélioration de la liaison routière Poitiers- Nantes, et certainement pas par la construction d'une autoroute ;
- -l'optimisation de TER de qualité ;
- -la modernisation de la ligne existante Poitiers-Limoges.

Nous espérons que les annonces d'hier du Premier Ministre se traduiront concrètement sur le terrain par un développement durable des transports ferrés, et donc par l'abandon pur et simple de ce projet pharaonique.

### **Les Alternatifs 87**

Courrier annexé sous le n° 1028 au registre de la préfecture de Limoges.

En tant que parti politique comptant nombre d'adhérents et sympathisants en Limousin, nous avons l'honneur de vous faire connaître notre opposition absolue au projet de LGV Limoges-Poitiers pour les raisons suivantes :

- -Cette ligne conduirait à la destruction de milliers d'hectares de terres agricoles et forestières au moment où leur préservation se pose avec acuité.
- Les dégâts environnementaux ont été largement sous-estimés, en particulier dans la zone très étroite, se situant entre la zone protégée des Monts de Blond et la zone Natura 2000 de la vallée de la Glayeule. De plus, elle nuit à la dynamique touristique « verte » initiée il y a plusieurs années dans les territoires concernés.
- Elle ne prend pas en compte les besoins des populations de la Creuse, du Nord de la Haute-Vienne, d'une large partie de la Corrèze, du Lot ou de l'Indre. Aucune LGV n'a ainsi présenté un tel degré de nuisibilité pour les autres régions ni autant d'adversité de la part d'autres collectivités territoriales.
- -Elle entraînerait, comme l'ont souligné publiquement de hauts fonctionnaires et plusieurs commissions parlementaires, la diminution du service sur l'axe historique POLLT (Paris – Orléans - Limoges - La Souterraine - Toulouse), colonne vertébrale du système ferroviaire hexagonal. De la même manière, elle viendrait concurrencer la ligne TER Limoges-Poitiers alors que le Conseil Régional vient d'investir des sommes conséquentes pour rénover cette ligne et améliorer l'offre de services.
- -Elle ne garantirait pas la même accessibilité au transport ferroviaire à tous les Limousins comme cela est pourtant inscrit dans la loi (LOTI) et donc l'égalité de traitement due à tous les citoyens comme le prévoit notre Constitution. Son coût (le trajet Poitiers-Paris par LGV est déjà 33% plus cher que Limoges-Paris par le POLLT) la réserverait à une classe de privilégiés, condamnant les gens ordinaires à se déplacer en tortillards rendus de plus en plus inconfortables pour rentabiliser le train des seigneurs régionaux.

- -Toutes les analyses prospectives européennes et mondiales vont dans le sens d'une diminution de la vitesse au profit d'une relocalisation des moyens de transport et de production agricole. La pauvreté et le nombre de retraités et de chômeurs allant croissant, il paraît urgent de privilégier les investissements protégeant l'homme et la nature qui le nourrit plutôt que de sacrifier sur l'autel de la vitesse et de la gloriole locale.

Monsieur le Président et Messieurs les Commissaires enquêteurs, nous vous prions de faire en sorte de donner réponse aux quatre questions suivantes :

Question 1 :Affirmeriez-vous que cette ligne LGV présente un intérêt majeur en terme d'aménagement du territoire alors qu'elle occulte les besoins d'une part importante de la population limousine et française ?

Question 2 : Sachant que l'impossible rentabilité de cette hypothétique future ligne entraînera, dans un premier temps, la suppression de 7 aller-retour jour sur l'axe historique, accepterez-vous que la ligne POLLT, colonne vertébrale ferroviaire française et européenne, soit ainsi sacrifiée pour la seule fierté de quelques privilégiés limougeaux.

Question 3: Sachant que le coût de cette LGV équivaut environ à celui de deux hôpitaux équipés ou de 150 maisons de retraite médicalisées, et alors que le secteur hospitalier ferme des lits, que le personnel manque dans ce service public comme dans d'autres, pensez-vous qu'il est mieux d'aller plus vite à Paris que de protéger nos malades et nos aînés ?

Question 4 : Pour les générations futures, croyez-vous qu'il sera plus important d'aller plus vite à Paris que de vivre mieux en Limousin?

Dans l'attente d'une réponse à ces quelques questions et en réaffirmant que ce projet n'est d'aucune utilité publique.

### **Groupe L.E. (Limoges Ecologie), E.E.L.V (Europe Ecologie, les Verts) du conseil municipal de la ville de Limoges.**

Contribution annexée sous le n° 1642 au registre de la préfecture de Limoges.

Notre groupe composé d'écologistes, pour certains élus depuis 1989 est convaincu que le développement équilibré et durable, ne peut être atteint sans une remise en situation de tous les transports en communs.

Les citoyens utilisent les trains quand ils sont confortables, rapides, de bonne accessibilité et qu'ils se situent dans un ensemble allant du bus« local» au « train international ».

Les agglomérations du Limousin et le conseil Régional ont su avec des budgets conséquents (plus de 60 millions par an rien que pour le conseil régional) développer les transports en commun locaux qui bénéficient d'une fréquentation croissante.

Il faut maintenant que notre région soit reliée à la grande vitesse Européenne. La solution du « barreau «Limoges - Poitiers est la meilleure solution :coût raisonnable , avancement du dossier, deux heures de la capitale mais également et surtout ouverture de la région vers les villes de l'Ouest, vers l'Europe du Nord et du Nord, gare urbaine, qualité du dossier environnemental, soutien des collectivités locales et de l'immense majorité des Limousins, et bien au-delà, des villes comme Périgueux, Cahors, Aurillac, Rodez, Brive ... soit plus de 2,5 millions de personnes du grand centre-Ouest sont concernées.

Nous sommes donc très favorables à la réalisation dans les délais les plus courts de la liaison Limoges Poitiers par le« Barreau L.G.V. » sur lequel nous travaillons depuis 2004.

### **Parti Radical de Gauche, Fédération de la Haute-Vienne**

Courrier de Monique BOULESTIN annexé sous le n° 1276 au registre de la préfecture de Limoges.

Aujourd'hui, les déplacements entre Limoges et Paris sont à la fois inconfortables - dans des wagons vétustes qui frisent parfois l'insalubrité - et pénibles, en terme de temps de trajet. Par ailleurs ils sont souvent sources de dépenses supplémentaires pour les usagers, car pour arriver à

l'heure à Paris, dans des réunions matinales, il nous faut souvent partir la veille ...  
C'est pourquoi, au nom du Parti Radical de Gauche, je soutiens tout projet de modernisation ferroviaire visant à améliorer nos déplacements, en terme de confort, de sécurité et de gain de temps, conformément aux orientations budgétaires présentées le 9 juillet prochain par le Gouvernement et son premier ministre Jean-Marc Ayrault.

### **Courriers ou observations de personnalités**

#### **Personnalités favorables à la LGV Limoges Poitiers.**

Pour n'en citer que quelques-unes :

Mme Bernadette CHIRAC conseillère générale de la Corrèze  
M. Roland DUMAS président honoraire du conseil constitutionnel  
M. Jacques BARROT du conseil constitutionnel  
M. Jean-Pierre DEMERLIAT sénateur de la Haute-Vienne  
M. Jean-Claude PEYRONNET sénateur de la Haute-Vienne  
M. Alain RODET député maire de Limoges  
M. Daniel BOISSERIE député de la Haute-Vienne  
Mme Catherine BEAUBATIE députée de la Haute-Vienne  
Mme Catherine COUTELLE députée de la Vienne  
M. Jean-Paul DENANOT président du conseil régional du Limousin  
Mme Marie-Françoise PEROL-DUMONT présidente du conseil général de la Haute-Vienne  
M. Vincent DESCOEUR président du conseil général du Cantal  
M. Laurent LAFAYE vice-président du conseil général de la Haute-Vienne, secrétaire fédéral du PS de la Haute-Vienne.  
Maires de Mézières sur Issoire, Nieul.

#### **Personnalités défavorables au projet :**

Pour n'en citer que quelques-unes:

M. LOZACH sénateur et président du conseil général de la Creuse  
M. VERNIER député maire de Guéret  
Mme Véronique MASSONEAU Député de La Vienne  
Maires de Saint Sulpice Le Guérétois, La Souterraine, Vernon, Iteuil, Dienné, Persac et Peyrilhac

## **11.4 – Délibérations, courriers et vœux des collectivités territoriales**

### **Soutien des communes et entreprises de la Dordogne**

Alors que la LGV Poitiers-Limoges prévue à l'horizon 2018/2020 entrainera un gain d'une heure pour rejoindre Paris depuis sept capitales départementales du Sud-Ouest, son prolongement par l'électrification de la ligne Périgueux-Limoges (97 km seulement) mettrait Paris à moins de 3 heures de Périgueux sans correspondances.

237 maires de communes et 67 entreprises de la Dordogne (dans un document type individuel n° 1620 registre préfecture 87) soulignent l'importance que ce barreau ferroviaire revêt pour toute la Dordogne et apportent tous leurs soutiens à ce projet. Les enjeux qu'il représente sont cruciaux pour leur territoire tant en terme de développement économique – donc d'emploi, que de désenclavement et de respect de l'environnement.

### **Délibération de collectivités favorables au projet**

Collectivités favorables au projet :

- Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers
- Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac
- Communauté d'Agglomération Limoges Métropole
- Communauté d'Agglomération de Brive

- Charte de coopération interurbaine des villes de Limoges et Périgueux et des agglomérations de Brive, Tulle et Cahors
- Conseil Général de la Haute-Vienne
- Conseil Régional du Limousin
- Communauté de Communes du Val de Vienne
- Communauté de Communes des Monts de Chalus
- Communauté de Communes de Noblat
- Conseils Municipaux de Limoges, Brive, Saint-Cirgues-la-Loutre (19), Périgueux (24), Aurillac (15), Le Palais sur Vienne, Couzeix, Aix-sur-Vienne, Rochechouart, Boisseuil, Ambazac, Saint Germain les Belles, Bessines, Sereilhac, Oradour-sur-Glane, Meilhac, Le Dorat, Mézieres-sur-Issoire (87).

### **Délibération de collectivités défavorables au projet**

Collectivités défavorables au projet :

- Conseil Général de la Vienne.
- Association des maires et des adjoints de la Creuse.
- Conseils municipaux de Noth (23), Saint Léger Bridereix (23), Peyrilhac (87), Lathus Saint Remy, Lussac-les-Châteaux, Gouëx, Fleuré, Aslonnes, Vivonne et Iteuil (86).

### **Maire de Peyrilhac**

Courrier annexé sous le n° 1405 au registre de la préfecture de Limoges.

Je soussignée Didier RATEAU, agissant en qualité de Maire de la Commune de Peyrilhac, demande à la Commission d'enquête de bien vouloir rendre un avis négatif sur le projet de LGV Limoges-Poitiers.

Position de la Commune de Peyrilhac :

La Commune de Peyrilhac n'est pas opposée à la grande vitesse. Elle souhaite le développement des transports de voyageurs et du fret par rail; mais elle constate que le projet soumis à enquête publique est inopportun, mal conçu et dangereux.

La Commune de Peyrilhac est très impactée par le projet de LGV Limoges-Poitiers. Neuf maisons d'habitation seraient expropriées sur la commune, un village serait coupé en deux, plusieurs exploitations agricoles seraient fragmentées; des zones humides seraient asséchées par remblai, de gigantesques surfaces de ruissellement seraient créées, suscitant des risques d'inondations, les brassages de métaux lourds présenteraient des risques sanitaires, des espèces sauvages protégées seraient sacrifiées.

Le dossier d'enquête publique semble lacunaire malgré sa taille imposante. Il contient des redites et de nombreux rappels réglementaires mais n'apporte pas de réponse pertinente aux problèmes évoqués ci-dessous. De plus, nous venons d'être informés que le Conseil Général de la Vienne refuse d'engager les opérations d'aménagement foncier, rural et forestier (AFAF). Dès lors, on voit mal dans quelles conditions la LGV pourrait être construite.

Questions de la Commune de Peyrilhac à la Commission d'enquête publique

**Question 1** sur le maintien de l'enquête publique et sur le remembrement.

Le journal *La Nouvelle République* du 29 juin 2013 indique que, pour le Conseil général de la Vienne, « délibérer sur le projet LGV Limoges-Poitiers n'a plus aucun sens ». Il a retiré le dossier de l'ordre du jour de la séance technique qui devait autoriser la mise en place de commissions communales et intercommunales d'aménagement foncier liées au tracé du projet de LGV Poitiers-Limoges.

Dans ces conditions, quelle est la pertinence de la présente enquête publique ? De nombreux citoyens, informés de cette prise de position du Conseil général, organe officiel, et informés du Rapport Duron, ont renoncé à participer à l'enquête publique, pensant qu'elle est devenue obsolète avant même d'être close.

Pour les propriétés agricoles et sylvicoles réduites en superficie et productivité en raison de

l'emprise de la LGV, comment se fera l'attribution de terrains pris sur le voisinage, alors qu'aucun remembrement ne sera possible ? Il suffit d'un département, et c'est le cas de celui de la Vienne, qui refuse l'aménagement foncier, rural et forestier (AFAF), pour que tout le système des compensations par attribution de terrains soit mis en échec.

**Question 2** sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) avec le projet de LGV limoges-Poitiers.

La Commune de Peyrilhac a fait connaître au Préfet de Haute-Vienne qu'elle ne souhaite pas opérer la mise en compatibilité de son PLU avec le projet de LGV. Elle ne juge pas d'intérêt public la LGV Limoges-Poitiers et a fourni un argumentaire détaillé au préfet à ce sujet. A l'occasion de ce processus de MECDU, les documents fournis par RFF, documents partiellement inexacts, souvent incomplets, et non conformes aux observations de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact, n'ont pas permis à la Commune de Peyrilhac d'accepter cette mise en compatibilité.

Ce refus argumenté ne devrait-il pas figurer dans le dossier d'enquête publique ? Le guide de lecture des documents d'enquête publique ne dirige pas vers les prises de position des communes directement impactées. Les citoyens ne peuvent donc pas trouver des arguments importants destinés à l'amélioration du projet ou à son abandon.

L'objectivité de l'enquête et l'impartialité des documents fournis au public ne sont-ils pas ainsi faussés ? N'est-ce pas un vice qui entache de nullité la présente enquête publique ?

**Question 3** sur la précipitation des pouvoirs publics à mettre ce projet à l'enquête publique.

La Commission Mobilité 21, aussi appelée Commission Duron, chargée de hiérarchiser les projets de grands aménagements de transport en France, vient de rendre ses travaux ; elle propose, dans un rapport très argumenté, de reporter au-delà de 2030 le projet de LGV Limoges- Poitiers. Par comparaison, le projet, stratégiquement beaucoup plus important, qu'est la LGV Bordeaux-Toulouse, fait l'objet de plus de précautions par le préfet compétent (préfet du Tarn-et-Garonne) qui, fin mars 2013, a précisé que l'enquête publique serait déclenchée « avant la fin 2013 à condition que ce projet soit classé correctement par la Commission Mobilité 21 ». Ce projet est effectivement très bien classé mais l'enquête publique n'est toujours pas ouverte. Quant au projet de LGV Limoges-Poitiers, proposé pour être reporté après 2030, son enquête publique est déjà ouverte.

Quelle est la logique de ce système ?

L'Autorité environnementale a formulé de puissantes réserves sur l'étude d'impact du projet de LGV Limoges-Poitiers mais le dossier présenté par RFF n'en tenait aucun compte lors des réunions MECDU, faute d'avoir été mis à jour par des études, absentes du dossier, qui auraient rectifié les lacunes et erreurs du dossier initial. Lors de la réunion MECDU (jeudi 18 avril 2013 en Préfecture de Haute-Vienne), le Référent LGV de notre Commune, élu en cette qualité par notre Conseil municipal, a demandé que RFF transmette aux communes un document rectifié, non seulement pour la mise en compatibilité, mais aussi concernant l'étude d'impact à revoir en fonction des observations de l'Autorité environnementale. Celle-ci avait rendu un avis délibéré en CGEDD- Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable - le 13 mars 2013.

La représentante de RFF, a répondu qu'il ne serait pas possible de rectifier le document MECDU ni de modifier le document d'étude d'impact avant l'enquête publique. Pourtant la pièce H de la présente enquête publique a été rajoutée, probablement en extrême urgence, suite à cette intervention, et en tout cas entre le 18 avril et le 29 mai 2013 : on s'explique alors facilement que les réponses apportées par RFF soient sommaires et parfois indigentes, dans des domaines aussi techniques et exigeants que le recensement des espèces protégées et de leurs lieux de reproduction ou d'hivernage, les problèmes de crues, d'hydrologie, les problèmes sanitaires, etc.

La Commune de Peyrilhac demande à la Commission d'enquête publique de bien vouloir

constater que les réponses de la pièce H (CH II) sont fort incomplètes et auraient nécessité des études nombreuses et techniques dont les résultats font défaut dans le dossier présenté au public. De telles négligences ne sont-elles pas inadmissibles alors que des millions d'euros ont été dépensés pour les études qui devaient étayer cette enquête publique? L'enquête publique n'est-elle pas ainsi entachée d'un vice qui devrait justifier l'avis négatif de votre commission d'enquête publique ?

Le rapport Bianco d'avril 2013 préconise la rénovation des lignes existantes plutôt que la construction de LGV nouvelles (à l'exception des quatre réalisations de LGV en chantiers actuellement). Déclencher et poursuivre l'enquête publique dans de pareilles conditions n'est-il pas une manière, une fois de plus, et au plus mauvais moment, d'endommager la crédibilité du politique? N'y a-t-il pas favoritisme des pouvoirs publics pour un projet mal préparé et, comme tel, destructeur et inadapté? Par exemple, la voie unique de cette LGV (sur plus de 70 Km) permettrait-elle réellement une exploitation à la mesure des ambitions affichées ? Le refus de franchir les vallées en viaducs et les collines en tranchées couvertes ou tunnels, donc les remblayages des zones humides et l'arasement de nos collines, sont-ils compatibles avec le développement durable que les documents d'enquête publique affichent comme un étendard ?

**Question 4** sur l'information du public relativement aux prises de position des communes directement impactées.

Lors des consultations organisées par les deux préfetures auprès des communes traversées par le projet de LGV, plusieurs communes ont exprimé un avis négatif, d'autres ont indiqué qu'elles n'étaient pas en mesure de refuser le projet, et notre commune a rendu un avis «très négatif». Ces avis ont été argumentés. Il semble impossible de les retrouver dans le dossier d'enquête publique.

Ne s'agit-il pas d'éléments d'information qui sont dus au public?

**Question 5** sur les problèmes sanitaires dus la construction de cette LGV risque d'engendrer.

La Commune de Peyrilhac exprime ses plus vives réserves sur certains aspects sanitaires du dossier d'enquête publique. Les risques de pollution des sols par le tungstène, le plomb, l'étain, compte tenu des minéraux trouvés sur Peyrilhac, ne sont pas solutionnés par les documents présentés à l'enquête publique. En effet, page 9 du document secteur 6, sous un titre réducteur (« secteur présentant peu de risques »), on constate que sur une partie de la Commune, existent des « sols à fond géochimique anormal » qui, une fois bouleversés par les travaux de terrassement, risquent de dégager des métaux lourds et des gaz dangereux pour notre population ainsi d'ailleurs que pour les ouvriers des chantiers concernés.

Est-il pertinent de classer en emplacement réservés de tels gisements sans en savoir plus sur les précautions qui seraient prises en phase chantier et au-delà ?

De plus, il est indiqué dans les documents du MECDU en page 9 secteur 6 qu'il y a un risque de pollution au plomb, à l'arsenic, à l'étain et au tungstène sur un secteur de la commune de Peyrilhac (Chauvour). Dans le dossier d'enquête la sectorisation n'apparaît plus nominativement, ce qui est une faute grave car la population ne peut être informée du risque encouru. Or, comme l'indiquent les textes en vigueur diffusés par le Ministère du Développement durable et de l'énergie, il existe bien des risques d'intoxication aiguë ou chronique par le plomb, qui peut être provoqué par pénétration dans l'organisme, par voie digestive ou respiratoire.

**Question 6** sur le budget des études LGV.

Des millions d'euros ont été dépensés pour les études qui devaient étayer la présente enquête publique. Quelle somme a-t-elle été dépensée? Plus de trente millions?

Lorsqu'on examine les lacunes considérables de l'étude d'impact, on s'interroge sur l'affectation des sommes ainsi dépensées. L'enquête publique ne devrait-elle pas constituer l'occasion de vérifier la pertinence et l'affectation de telles dépenses ?

**Question 7** sur le plan de financement de la LGV.

Un élément d'appréciation important pour le public, public constitué de contribuables, est le coût de réalisation du projet, et donc le montage de son financement.

Où est le plan de financement du projet dans les documents d'enquête publique ? Est-il encore admissible, contre la jurisprudence du Conseil d'Etat, de se lancer dans des projets d'une pareille ampleur sans avoir une idée précise des moyens de la financer et, en tout cas, sans faire connaître au public un plan de financement au moins esquissé ?

Privé de tels éléments d'appréciation, le public peut-il rendre un avis pertinent? De ce point de vue, l'enquête est-elle vraiment publique, ou s'agit-il de masquer des vérités budgétaires difficiles à présenter publiquement ?

**Question 8** sur la mise hors service de captages d'eau à usage privé.

Le recensement des puits alimentant en eau potable des particuliers a été fait seulement sous l'emprise de la LGV si l'on en croit les documents mis à l'enquête publique. Pourtant, les profondes tranchées éventrant les collines jusqu'à 28 mètres de fond vont modifier considérablement l'hydrologie sous-terraine sur des distances qui doivent être évaluées au cas par cas, ce qui n'apparaît pas. Ainsi le ruisseau de La Mothe, les affluents du ruisseau de la Châtaigneraie, le ruisseau de Boissournet seront occupés au niveau des déblais causés par le passage de la LGV. Des sources et l'alimentation de puits seront évidemment coupées à grande distance de l'emprise.

Cette rupture d'alimentation des sources, puits et points d'abreuvement doit être prévue non seulement sous l'emprise (ce qui est le cas) mais aussi hors emprise : RFF doit indiquer les moyens d'y remédier.

Les personnes qui subiraient de tels préjudices, confinant à une éviction de leurs habitats, ne peuvent se contenter, lors de la présente enquête publique générale, de s'entendre dire qu'il y aura ensuite une enquête publique « loi sur l'eau ». Il faut que les points d'eau dont leur mode de vie actuel dépend, soient clairement recensés et que les risques de coupures soient identifiés. Sinon, comment pourraient-ils participer valablement à la présente enquête publique ?

L'ouvrage projeté n'est-il pas insuffisamment pensé en ce qui concerne l'hydrologie ? Cela amène la question suivante.

**Question 9** sur les risques de crues intempestives de nos ruisseaux.

Sur la Commune de Peyrilhac, prenons l'exemple de la Colline du Bois Brûlé. Si, comme cela est prévu dans les documents d'enquête publique, cette colline était creusée sur 28 mètres de fond, et évasée en son sommet avec une ouverture de près de cent mètres de large, constituant entonnoir, l'eau de ruissellement provoquerait des crues anormales du ruisseau de la Mothe et de son affluent près de cette colline.

Tel serait le cas, non seulement en cas de précipitations anormalement fortes, mais même en précipitations ordinaires et continues du type qu'on a connu cette année. Les bassins de rétention d'eau, tels qu'ils sont prévus par RFF, semblent sous-dimensionnés et seraient probablement remplis en moins d'une journée par cet afflux d'eau de ruissellement. RFF précise n'avoir pas modélisé les crues du ruisseau de la Mothe ni de ses affluents. Page 40, point 2.2.2.2 de la pièce H, il est précisé que ces modélisations de crues n'ont été effectuées qu'en sept points sur l'ensemble du tracé. Le secteur de Peyrilhac (mais pas seulement) a été oublié. Alors que les crues du ruisseau de la Mothe et de ses affluents sont actuellement peu significatives, tout changerait avec les surfaces de ruissellement créées par les profondes tranchées ouvertes dans les collines. Il est invraisemblable de ne pas disposer, dans l'enquête publique, d'une étude détaillée du volume des eaux de ruissellement en accroissement des volumes existants en cas de précipitations. On peut même s'inquiéter pour les lagunes de Peyrilhac, qui risqueraient d'être submergées, entraînant avec elles leur lot de pollution. Les étangs du Château de la Mothe seraient eux aussi en cause. Et surtout, des voies publiques seraient menacées d'inondation.

Comment ce problème grave serait-il résolu ? Est-il admissible que l'enquête publique n'en dise rien au seul motif qu'il y aura ensuite une enquête publique « loi sur l'eau » ? Le

public non informé de pareils risques peut approuver le projet de LGV en toute inconscience des menaces sur la sécurité des populations dans l'avenir.

La solution, mais elle renchérirait le coût du projet, serait de creuser un tunnel sous la Colline du Bois Brûlé. Il n'y aurait ainsi pas ou peu de surface de ruissellement nouvellement créée et donc pas d'accroissement du volume des crues. De plus, cette solution épargnerait les maisons situées au sommet de la colline du Bois Brûlé (deux expropriations de maisons habitées y sont prévues) et éviterait les nuisances sonores et visuelles au village du Picou.

La pièce H page 44 (point 2.2.4.2.2.) rappelle que l'Autorité environnementale a recommandé de mettre à jour, avant l'enquête publique, les mesures relatives aux risques d'inondation et aux ruptures de barrages. La réponse de RFF se réfère à l'éventuelle rupture du Barrage de Vassivière situé à 80 km de là ! La réponse que nous attendions était relative aux risques de submersion de nos voies publiques et installations communales par les crues de nos propres ruisseaux.

En réalité la réponse de RFF ne porte que sur le dimensionnement des ouvrages permettant l'écoulement des eaux sous l'emprise LGV. Rien n'est dit des effets des crues provoquées par les surfaces énormes de ruissellement créées par le creusement des collines, sur l'aval des cours d'eau traversant la ligne.

N'est-ce pas de telles lacunes graves, dans les dossiers d'enquête publique, qui aboutissent à des crues dramatiques là où les habitants ne se rappellent pas d'en avoir connu ?

**Question 10** sur les trames verte et bleue.

La commune de Peyrilhac estime qu'il y a une mauvaise prise en compte des trames vertes, en ce sens que seul l'Est du secteur de Peyrilhac comporte une telle trame clairement identifiée. En réalité le passage de petit gibier et de gros gibier a lieu dans plusieurs autres secteurs. Le territoire du GIC Capucins, Groupement d'intérêt cynégétique qui permet la protection du lièvre, est coupé en deux par l'emprise de la LGV alors que la Fédération des chasseurs et l'ACCA de Peyrilhac ont investi pour la protection de cette espèce d'intérêt cynégétique.

En ce qui concerne les trames bleues, elles apparaissent clairement sur le document page 23 mais elles seraient coupées sans véritable rétablissement. Certes, les ouvrages hydrauliques permettront en partie ce rétablissement à condition d'être clairement surdimensionnés, mais cela ne vaudra jamais une traversée de la trame bleue par la LGV en petit viaduc. Le cloisonnement de l'environnement va nuire à toutes les espèces sauvages, protégées ou non.

**Question 11** sur l'étude d'impact.

Les espèces animales protégées, notamment dans les zones humides, ne sont pas correctement recensées. Les batraciens, les chiroptères, les variétés d'oiseaux et d'insectes protégés sont beaucoup plus nombreuses sur les zones impactées que cela n'est dit dans les documents de RFF, notamment près du ruisseau de la Mothe et de ses petits affluents, spécialement sous l'emprise de la LGV. Les espèces végétales protégées ne semblent pas non plus totalement recensées.

**Question 12** sur l'incidence d'une base de maintenance, située près de la gare Peyrilhac-Saint-Jouvent.

Cette base de maintenance va empiéter sur une pépinière de chênes sous contrôle de l'INRA. Cela ne semble pas pris en compte par les documents d'enquête publique. En effet, une propriétaire de Peyrilhac a confié à l'INRA la gestion d'une pépinière de chênes rouges d'où l'INRA récolte des glands de qualité (c'est l'une des rares stations de production de ce type de graines en France). Cela impacterait anormalement la parcelle dédiée à cette forme de sylviculture. Comment cette personne serait-elle dédommée ?

Les propriétaires des parcelles concernées n'ont pas été informés, alors que la zone d'étude des 500 mètres a été modifiée au niveau du point de raccordement de cette base de maintenance.

**Question 13** sur le raccordement de cette base de maintenance.

Cette base de maintenance sera raccordée en Y à la LGV ; mais au niveau de ce raccordement, la LGV apparaît comme étant située en déblai. Donc le raccordement devra lui-même être en déblai, ce qui n'apparaît pas sur le plan.

Cela semble à revoir car l'impact ne sera pas marginal. Il en résulte une difficulté sérieuse pour envisager le classement en zone réservée de cet endroit sur le PLU sans connaître avec précision le projet de RFF.

**Question 14** sur la demande réitérée d'une tranchée couverte de 120 mètres dans la traversée du village du Déjai.

La demande réitérée d'une tranchée couverte de 120 mètres dans la traversée du village du Déjai a été rejetée par RFF qui ne propose qu'un pont légèrement élargi. Dans ces conditions, il paraît invraisemblable d'admettre le projet de LGV. Ce serait un retour aux travaux mal faits, sans respect pour les habitants, tel que cela a eu lieu au siècle dernier.

**Question 15** sur les dépôts de matériaux.

Les dépôts de terres et rochers sont mal explicités et risquent de compliquer le classement en zone constructible, et même en zone agricole des parcelles recouvertes par ces matériaux. Ce sera encore pire si les matériaux déposés sont riches en métaux lourds (plomb, tungstène, etc.)

**Question 16** sur les accès chantier.

Les accès chantier n'apparaissent pas du tout; d'où une inquiétude pour la voirie communale et une incertitude quant à la pertinence de la révision du PLU pour la longue période transitoire (cinq ans environ) de la phase chantier.

Comment la Commune et la Communauté d'agglomération de Limoges (CALM) seront-elles dédommagées pour les détériorations de la voirie ?

**Question 17** sur la valeur des propriétés.

A la suite du rapport Duran, envisageant un report après 2030 du projet, est-il raisonnable de délivrer une DUP dévaluant les terrains et habitats concernés par l'emprise LGV et ses alentours? Toute initiative des habitants en matière d'amélioration de leur habitat ou de leurs exploitations seraient bloquées.

Serait-il bien raisonnable de figer cette situation pour quinze ou vingt ans ?

Les annonces récentes faites par Jean-Marc Ayrault concernant le plan d'investissements de l'Etat pour les dix ans à venir semble aller dans le sens de nos remarques. Partant «des besoins des territoires», il concentre, s'agissant des transports, les investissements sur les réseaux existants.

### **Conseil Municipal du Palais sur Vienne**

Délibération annexée sous le n° 984 au registre de la préfecture de Limoges

Monsieur Yves PUHARRE informe le Conseil Municipal que, nonobstant l'avis favorable de la commune à la réalisation de la ligne à grande vitesse, il est important de noter que ce projet a des impacts conséquents sur le territoire et le cadre de vie de la commune, fortement touchée notamment par le point de raccordement sur la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse.

Aussi, à la lecture du dossier, il apparaît indispensable de formuler plusieurs demandes préalables d'amélioration ou d'insertion du projet, à savoir :

#### 1/ Accès de chantier :

Interdiction formelle de la circulation sur l'avenue Jean Giraudoux et la rue de Turenne

Création d'un cheminement depuis le RD 142 des deux côtés de la ligne permettant par celui du nord d'accéder au chantier du nouveau viaduc et du talus sous la Dépesse.

#### 2/ Alimentation AEP et GDF:

Leur maintien et leur rétablissement pendant et après les travaux, sur la base de mesures contradictoires

### 3/ Sources communales :

Leur maintien et leur rétablissement pendant et après les travaux, sur la base de mesures de débit contradictoire pour les eaux de sources avec constats d'huissiers contradictoires et échelonnés en plusieurs périodes de l'année.

### 4/ Forêt communale:

Maintenir la continuité de l'accès à la forêt d'Anguernaud y compris pendant les travaux

-Veiller à procéder au minimum de déboisement et au maximum de replantation

Rétablir le cheminement piéton en reconnectant le chemin passant derrière les Terrasses à la route forestière ou en modifiant le franchissement hydraulique au PK 111.6 pour permettre le passage des piétons

Prévoir un remaillage de la forêt avec rétrocession à la commune du foncier non utile à RFF (foncier préalablement planté dont la taille et les essences des sujets seront validés par l'ONF avant toute prévision de plantation)

### 5/ Paysage:

Construire des murs de soutènement au niveau du RD 142 pour éviter trop de talutage.

Prévoir un aménagement paysager et des replantations de qualité dans les espaces créés entre les voies.

Demander la création d'un merlon acoustique planté tout le long du côté, depuis le RD 142.

### 6/ Aménagement communal :

L'emplacement, les superficies et les usages futurs des modelés prévus (dépôt- matériaux) ne devront pas obérer le développement des zones urbanisables existantes.

L'aménagement d'un arrêt TER et son accès au niveau de la propriété du Mas devront être prévus.

- La création d'une voie reliant l'avenue Aristide Briand à la voie communale 5 (prolongement de l'avenue M. Bastié) devra être étudiée afin de profiter de l'opportunité du chantier pour envisager un désengorgement de la circulation au centre de la commune.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, décide de :

- Approuver ces demandes qui seront jointes au dossier d'enquête publique en cours.

- Préciser que la liste des demandes formulées ci-dessus n'est pas exhaustive et est susceptible d'additifs ou de corrections en tant que de besoin.

## **11.5 - Observations des Chambres consulaires**

### **Chambre de Commerce et d'Industrie du Cantal**

Délibération annexée sous le n° 224 au registre de la préfecture de Limoges

Lors de la séance du 25 mars 2013 les membres de la CCI du Cantal soutiennent à l'unanimité le projet de TGV Poitiers Limoges Brive.

Arguments développés :

- Désenclavement ferroviaire du bassin d'Aurillac.
- Pour les entreprises cantaliennes gain de temps de trajet avec Paris et ouverture naturelle sur toute la façade atlantique.
- Maintien industriel et développement économique.

### **Association Interconsulaire de la Haute-Vienne**

Courrier annexé sous le n° 622 au registre de la préfecture de Limoges.

Réunis en Assemblée Générale le lundi 3 juin 2013 à Limoges, les membres de l'Association Interconsulaire de la Haute-Vienne (la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat et la Chambre d'Agriculture), renouvellent à l'unanimité leur confiance dans la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges, outil indispensable de développement économique et social pour l'ensemble des territoires et des entreprises agricoles, artisanales, commerciales, industrielles et de services.

Cette réalisation doit se faire dans le cadre de l'anticipation des besoins des entreprises de toutes natures, notamment agricoles, et dans le respect des calendriers prévus.

### **Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Aveyron**

Délibération annexée sous le n° 624 au registre de la préfecture de Limoges

Lors de l'AG du 26 juin 2013, la CCI de Aveyron exprime donc un avis tout à fait favorable au projet de LGV Poitiers-Limoges soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Elle l'assortit cependant d'une forte demande de lancement parallèle par les acteurs et autorités compétentes (SNCF- RFF- Conseil Régional) d'une étude approfondie sur l'offre ferroviaire de la ligne Brive-Figeac-Rodez, visant prioritairement l'introduction de relations rapides seules à même de marquer une vraie rupture avec l'offre actuelle.

Elle se déclare disponible pour s'impliquer dans cette réflexion.

### **Chambre de Commerce et d'Industrie de la Région Limousin**

Motion en faveur du barreau LGV Poitiers Limoges Brive annexée sous le n° 863 au registre de la préfecture de Limoges.

Le Limousin ne peut rester à l'écart des grands courants économiques et nous savons tous que son inscription dans l'espace national et européen constitue un puissant levier de développement, créateur de richesses et d'emplois.

Le Limousin a des atouts pour séduire et attirer de nouveaux actifs, il a fait de gros efforts pour accueillir de nouvelles entreprises, pour proposer un dispositif d'enseignement et de formation de grande qualité, pour offrir à ses concitoyens des activités artistiques, culturelles et sportives d'une grande richesse et d'une grande diversité et maintenir un environnement de qualité.

Mais sans infrastructure ferroviaire moderne, sans dynamique économique, sans création d'emplois ces efforts resteront vains '

Parce que l'enjeu est fondamental pour le Limousin, ses citoyens et - ses entreprises, parce qu'il engage l'avenir de notre Région pour les 30 prochaines années.

Parce que la ligne à grande vitesse est un formidable outil d'aménagement du territoire pour créer les conditions d'un mode de développement plus équilibré et plus équitable entre les régions

Parce que la ligne à grande vitesse est une formidable opportunité pour accéder aux grands marchés nationaux, européens et mondiaux qui constituent aujourd'hui la condition indispensable pour conserver nos centres de décision, pour attirer et fidéliser de nouvelles entreprises, pour redynamiser nos territoires

Parce que la ligne à grande vitesse favorise l'ouverture du Limousin sur la façade atlantique vers Nantes, Bordeaux mais aussi vers Toulouse, l'Espagne et le Nord de l'Europe.

La CCIR Limousin réunie en Assemblée Générale le 10 Juin 2013 décide :

- De soutenir, promouvoir et apporter son concours au projet de création de la ligne à grande vitesse Brive-Limoges-Poitiers inscrivant le Limousin au cœur du réseau européen des trains à grande vitesse,
- De demander la mise en œuvre de liaisons appropriées afin de faire également bénéficier le département de la Creuse d'une réduction des temps de parcours en facilitant son accès au réseau grande vitesse notamment à partir de Guéret.
- D'exprimer sa volonté d'une amélioration technique significative de la ligne radiale Paris – Orléans - La Souterraine – Limoges – Brive - Toulouse en maintenant Guéret à trois heures de Paris.

Au nom des entreprises, elle demande à tous les acteurs socio-économiques, politiques et institutionnels du Limousin de faire bloc pour que les maîtres d'ouvrage et les financeurs fassent preuve d'une détermination sans faille pour que ce projet devienne réalité.

## **Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corrèze**

**Motion en faveur de la construction de la LGV Poitiers Limoges Brive annexée sous le n° 1103 au registre de la préfecture de Limoges.**

Depuis plus de 25 ans, le réseau consulaire du Limousin s'implique activement en faveur d'un raccordement de l'espace régional au réseau européen des trains à grande vitesse, notamment par la création en 1990 de l'Association TGV Centre France et en 2006 de l'Association de promotion TGV Poitiers-Limoges-Brive.

La construction de la ligne LGV Brive-Limoges-Poitiers répond à 3 enjeux principaux :

- Renforcer Limoges dans sa mission de capitale régionale et contribuer à la hisser au rang de métropole européenne, ce dont bénéficiera l'ensemble de la région Limousin.
- Accentuer le développement économique des bassins économiques de Brive-Tulle-Ussel en favorisant leur ouverture à la dimension internationale.
- Renforcer Brive et Cahors comme portes d'entrée du bassin touristique de notoriété internationale que constitue la Vallée de la Dordogne.

Il en résulte l'impérieuse nécessité de raccorder au plus vite cet espace géographique au réseau à grande vitesse européen par la construction de la ligne LGV Brive-Limoges-Poitiers. La CCI de la Corrèze réunit en Assemblée générale le 28 Juin 2013 décide :

- De soutenir, promouvoir et apporter son concours au projet de création de ligne à grande vitesse Brive-Limoges-Poitiers inscrivant la Corrèze et le Limousin au cœur du réseau européen des trains à grande vitesse.
- D'exprimer sa volonté d'une amélioration technique significative de la ligne radiale Paris – Orléans - La Souterraine – Limoges – Brive - Toulouse.

Au nom des entreprises, elle demande à tous les acteurs socio-économiques, politiques et institutionnels concernés de faire bloc pour que les maîtres d'ouvrage et les financeurs fassent preuve d'une détermination sans faille pour que ce projet devienne une réalité.

## **Jeune Chambre Economique Française**

**Extrait de la délibération annexée sous le n° 1136 au registre de la préfecture de Limoges.**

La jeune chambre Economique Française a défini 5 piliers sur lesquels les membres peuvent travailler. Or, l'un d'entre eux est l'aménagement du territoire.

Dans ce cadre, l'enquête publique est une avancée importante dans le projet de construction de cette ligne ferroviaire, indispensable au développement économique de notre région.

En effet, la construction d'une ligne LGV qui reliera Limoges à Poitiers, permettra aux citoyens du Grand Ouest d'avoir un accès optimisé à Paris et aux réseaux grandes vitesses Européens. Ainsi, les villes desservies seront en correspondance directe et rapide avec les capitales politiques et économiques décisionnaires pour notre avenir.

La région Limousin fait partie des dernières régions à ne pas bénéficier du TGV. Les citoyens du grand Ouest doivent pouvoir bénéficier de ce progrès technologique pour arriver à égalité avec les autres territoires. Ainsi, le travail engagé par les infrastructures locales politiques et économiques pour valoriser l'attrait de notre territoire pourra être décuplé grâce à ce nouveau moyen de transport.

L'amélioration du trajet Limoges-Poitiers dont le réseau routier actuel montre ses limites de par sa dangerosité due à son axe en circulation à double sens, et ses difficultés hivernales. L'optimisation de la liaison entre les villes de Limoges et Poitiers est donc pressente et plus que nécessaire.

La LGV est un des leviers principaux pour l'implantation de nouvelles forces vives au sein de nos entreprises. En effet, la problématique d'emploi des professions diplômées se verra amoindrie par un rapprochement familial facilité. De plus, des villes à forte offre universitaire comme Poitiers, Tours, La Rochelle ou Bordeaux, dans un futur proche à moins de 2 h de Limoges, deviendraient de formidables viviers pour nos activités économiques locales.

Enfin, la Jeune Chambre Economique Française est implantée dans toute la France avec un maillage de JCE Locales uniforme. L'ouverture d'une LGV Limoges Poitiers est indispensable pour faciliter les échanges entre les différentes infrastructures, notamment celles de Tours, Saintes, Angoulême, Poitiers, Niort, Cognac, Paris ou La Rochelle.

Pour ces raisons, je vous demande d'approuver le projet de réalisation de la LGV Limoges- Poitiers tel qu'il figure dans le dossier d'enquête publique et de confirmer la nécessité d'une réalisation rapide de cet ouvrage ferroviaire, garant du désenclavement de notre territoire et de son développement économique.

Adopté à l'unanimité.

### **Chambre d'Agriculture de la Vienne**

Courrier annexé sous le n° 1658 au registre de la préfecture de Limoges.

La Chambre d'Agriculture de la Vienne a pris connaissance avec intérêt du dossier de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse (LGV) Poitiers-Limoges.

Si la Chambre d'agriculture de la Vienne a été associée à la concertation préalable qui s'est déroulée à partir de 2008, un certain nombre de demandes de la profession agricole et forestière n'a pas été pris en compte. Nous avons par ailleurs des interrogations sur le dossier présenté.

Tout d'abord, concernant les impacts et les mesures concernant l'activité agricole (pages 141 et suivantes de la pièce E4 intitulée « Présentation des impacts sur l'environnement et mesures ») :

Concernant le prélèvement de foncier agricole, nous insistons sur la mise en place rapide d'un programme de réserves foncières agricoles (évoqué page 147 - Pièce E4) permettant de compenser la totalité de l'emprise soit 455 ha 30 en Vienne et 346 ha 30 en Haute-Vienne soit un total de 801 ha 60 de terres agricoles sur les 1285 ha 10 que constitue l'emprise du projet de LGV Poitiers-Limoges (cf. données en page 145 pièce E4).

En Vienne, 85 exploitations agricoles sont impactées directement par l'emprise dont une trentaine très fortement impactées.

Nous veillerons à ce que la mise en place des procédures d'aménagement foncier sur les communes concernées permette aux exploitants de restructurer leurs exploitations après réalisation de l'ouvrage, conformément aux obligations du maître d'ouvrage prévues à l'article L.123.24 du Code rural.

Nous rappelons au maître d'ouvrage son obligation de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'installation sur des exploitations nouvelles comparables des agriculteurs dont l'exploitation disparaîtrait ou serait gravement déséquilibrée ou s'ils l'acceptent, la reconversion de leur activité, en application de l'article L.352.1 du Code rural

Le projet de LGV peut avoir des conséquences sur le développement économique des exploitations non négligeables que ce soit :

**En amont de sa réalisation**, les projets d'installation, de construction ou de réaménagement sont bloqués par les incertitudes autour de la réalisation effective ou non de cet ouvrage public.

**Pendant les travaux**, les exploitations agricoles peuvent subir de nombreux préjudices déstructurant leur outil de travail, clôtures à déplacer, accès aux parcelles difficiles voire impossibles, rupture d'unité d'exploitation, enclaves, pointes...) qu'il conviendra d'indemniser par une juste et préalable indemnité.

**Après réalisation de l'ouvrage** : si l'aménagement foncier n'a pu permettre de redonner un outil de travail identique à l'exploitant, les indemnités financières ne permettront pas toujours à celui-ci de retrouver une situation favorable à la poursuite de son exploitation et à son développement économique dans des conditions comparables. Ainsi, nous vous demandons la mise en place d'un fonds local de compensation économique pour chaque

hectare prélevé afin de financer des projets de développement économique agricoles locaux.

Concernant les indemnités, nous veillerons à ce que des protocoles d'accord interdépartementaux soient négociés entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles et forestières, les protocoles nationaux ne pouvant prévoir toutes les spécificités locales que nous connaissons dans les départements de la Vienne et de la Haute- Vienne.

Sur la réalisation du projet, nous émettons un certain nombre d'interrogations relatives à la mise en place de zones de dépôts que vous présentez en page 146 de la pièce E4 et dans certains cahiers territoriaux (pièce E9 - 1/7 page 67 et suivantes et pièce E9 - 2/7 page 77 et suivantes mais pas dans la pièce E9 - 3/7).

Si une certaine concertation a été mise en place entre les exploitations agricoles et le maître d'ouvrage, les exploitants et propriétaires agricoles ne sont pas favorables à ces zones de dépôts créant de l'emprise supplémentaire sur leurs terres agricoles.

Le dossier indique page 146 de la pièce E4 que certains dépôts définitifs seront restitués à l'agriculture mais que, présentant des pentes entre 4 et 6 %, ils permettront l'exploitation en pâturage extensif plutôt qu'en culture, ce qui est préjudiciable aux exploitations agricoles ne pouvant plus choisir librement leur mode de production.

Nous sommes septiques sur l'affirmation page 147 de la pièce E9 concernant la restitution de parcelles après occupation temporaire. Il est indiqué que « RRF veillera à ce que les parcelles restituées après occupation temporaire retrouvent une valeur agronomique suffisante sans compactage excessif ». Si c'est effectivement souhaitable, il convient qu'un suivi de chantier sérieux soit réalisé.

La mise en place de ces zones de dépôts doit être limitée au maximum car elles empêchent également tout aménagement foncier où elles se trouvent, les exploitants et propriétaires ayant conclus les conventions d'occupation temporaire étant contraints de conserver les mêmes parcelles à l'issue de l'aménagement foncier. En effet, il est difficile d'échanger des parcelles ayant subi des dépôts de matériaux avec d'autres parcelles vierges de toute intervention extérieure comme nous le constatons pour le projet de la LGV SEA (Tours-Bordeaux).

Nous vous demandons aussi d'anticiper la localisation exacte de ces zones de dépôts et de les prévoir en concertation avec les exploitants et propriétaires agricoles afin que la réalisation de l'ouvrage puisse se faire en toute sérénité.

Au regard de l'impact des zones de dépôts, nous souhaitons la mise en place de réserves de substitution d'eau sur le bassin du Clain, permettant de conforter les exploitations agricoles fortement impactées par la ligne, tout en utilisant les matériaux excédentaires. Ces réserves peuvent également servir à la fourniture d'eau au maître d'ouvrage durant le chantier tout en assurant l'irrigation ou l'abreuvement du bétail aux exploitants agricoles.

Concernant l'impact de l'ouvrage sur les réseaux existants hydrauliques (alimentation, drainage, irrigation) et électriques, nous demandons la réalisation d'une enquête détaillée préalable aux travaux afin de déterminer les rétablissements à réaliser. Pour les parcelles drainées, il conviendra que le maître d'ouvrage réalise à ses frais les demandes d'autorisation de drainage des nouvelles parcelles attribuées aux exploitants agricoles en même temps que le dossier relatif à la loi sur l'eau établi pour le projet de LGV.

Concernant le rétablissement des voiries, la profession agricole et forestière demande à être associée à la concertation avec le maître d'ouvrage et les collectivités afin de prévoir des ouvrages de gabarit suffisant pour le passage des engins agricoles (hauteur de 5 mètres minimum pour les ponts rails, largeur minimale des ponts routes et ponts rails utiles entre gardes de corps : soit deux voies sans limitation centrale, d'au minimum 7 mètres de largeur au total de circulation possible, soit deux voies d'au minimum 4,50 m de largeur entre deux gardes de corps, de circulation chacune).

Enfin, la pièce E4 présente un certain nombre de « proposition de zones

compensatoires » environnementales ayant fait l'objet d'aucune concertation avec la profession agricole. Elles ne précisent pas non plus ce qui sera demandé aux exploitants agricoles (cahier des charges, durée de conventionnement et montant de l'indemnité). Il s'agit là encore de contraintes supplémentaires pour les exploitations agricoles ne pouvant exercer leur activité librement. Les compensations environnementales envisagées doivent permettre la poursuite du système de production existant et ne pas consister à figer la nature de parcelles sans que les exploitants puissent réaliser d'actes de production.

### **Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne**

Courrier annexé sous le n° 1514 au registre de la préfecture de Limoges.

La Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne, réunie en Bureau le 24 juin 2013 à PANAZOL, sous la présidence de Jean-Marie DELAGE,

Délibérant conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, et disposant du quorum pour délibérer,

Concernant l'enquête d'utilité publique du projet LGV Poitiers - Limoges du 30 mai au 12 juillet 2013,

Considérant les enjeux du développement territorial et l'aménagement du territoire de notre Région,

Considérant l'importance de désenclaver notre territoire par tout moyen de communication moderne et rattaché à un réseau national et international,

Considérant les perspectives économiques, sociales et culturelles d'un territoire ouvert grâce à des voies de communication accessibles à tous,

Considérant l'agriculture et la forêt comme des secteurs économiques majeurs du territoire qui vont être perturbés par les travaux et la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges,

Considérant que le projet ferroviaire de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges en plus de réparer et compenser intégralement les impacts dans les phases de travaux et de la mise en service du projet, doit être aussi le levier ambitieux pour l'aménagement du territoire et la réalisation d'équipements économiques, tournés vers l'avenir, le progrès et la modernité directement affecté à l'activité agricole et forestière et aux communes rurales traversées,

Aussi, le désenclavement apporté par le projet LGV Poitiers - Limoges doit être accompagné d'engagements, inscrits dans le rapport du Commissaire enquêteur et qui participent à sa réussite.

- le foncier : disposer d'un programme de réserve foncière à la hauteur des impacts du projet, des travaux et de l'ambition du plan d'aménagement estimé globalement à 2 000 ha répartis entre Limoges et Poitiers qui doit être mis en place immédiatement pour garantir la réalisation du projet ;
- le parcellaire : disposer de tous les moyens nécessaires pour réorganiser le parcellaire des agriculteurs, des éleveurs, des forestiers pour satisfaire à de bonnes conditions de travail et aux pratiques rationnelles qui prennent en compte à la fois la surveillance des troupeaux, l'abreuvement, le pâturage et l'optimisation des cultures ;
- l'organisation du travail des agriculteurs : réaliser autant de traversées en dessous, au-dessus de la ligne ferroviaire à grande vitesse et des raccordements destinés aux hommes, aux animaux et aux engins pour garantir des conditions de travail satisfaisantes, notamment pour toutes les exploitations agricoles qui seront coupées par la LGV Poitiers- Limoges.
- l'hydraulique : la reconstitution intégrale des forages, des puits, des drainages, des aqueducs et la réalisation concomitante de projets d'aménagement hydraulique à la parcelle et de réserves d'eau pour l'irrigation ;
- l'aménagement rural et foncier : doter le projet de tous les moyens nécessaires pour

le réaménagement et la restructuration des exploitations agricoles, la reconstruction des équipements et bâtiments impactés par le projet, réaliser les équipements hydrauliques et créer des équipements pour l'avenir (le très haut débit le long du projet, des zones équipées pour l'accueil et l'installation d'artisans et d'agriculteurs, des équipements touristiques dans les communes et un réseau de chemins et de haies cohérent avec l'activité économique) ;

- l'économie générale : constituer et alimenter un fonds local de compensation pour chaque hectare prélevé géré par les Chambres consulaires pour financer des projets de développement locaux ;

Sur quoi, la présente délibération est approuvée à l'unanimité.

### **Conseil Economique Social et Environnemental du Limousin.**

Avis émis sur le dossier au cours des 2 dernières mandatures annexé sous le n° 959 au registre de la préfecture de Limoges.

Avis n°2006-13 relatif à la réalisation de la Ligne à grande Vitesse Poitiers - Limoges, Rapporteur M. Michel DELAGRADANNE

« La LGV Poitiers-Limoges constitue une chance unique et historique pour le Limousin. Elle permettra le désenclavement de notre territoire notamment en intégrant les prémices d'une transversale ferroviaire vers l'Est (Bordeaux La Rochelle Limoges Clermont-Ferrand Lyon. Elle favorisera, par là même, les relations avec les réseaux nationaux et européens, et ce, grâce à des progrès significatifs en termes de confort et de réduction des temps de parcours. Ainsi, elle jouera un rôle de levier de développement économique et social. »

Cet avis a été adopté à la majorité des suffrages exprimés: 38 pour; 16 contre; 4 abstentions

Avis sur saisine du Président du Conseil Régional n°2007-08 concernant les réflexions sur l'impact de l'arrivée de la grande vitesse sur l'ensemble du réseau ferroviaire en Limousin, Rapporteur M. Maurice LABLAUDE

« LA LGV, VECTEUR D'OUVERTURE DU TERRITOIRE REGIONAL

Il est essentiel de faire de la LGV un véritable outil d'aménagement du territoire grâce à la diminution des temps de parcours. La connexion aux réseaux à grande vitesse (actuels et futurs) nationaux et européens permettra à toutes les parties du territoire régional de profiter du rapprochement, certes avec Paris, mais surtout avec l'ensemble des réseaux d'Europe du Nord et de l'Est (destinations desservies par Eurostar, Thalys, TGV Est : Londres, Bruxelles, Strasbourg...). Dans le même temps, la LGV permettra une ouverture vers l'Atlantique et le Sud de l'Europe à l'ensemble des territoires du Limousin - qu'ils soient directement desservis par la LGV ou pas.

Cette infrastructure permettra au Limousin d'accéder au réseau national à grande vitesse par la ligne Sud Europe Atlantique (LGV SEA) devant être achevée en 2016. Elle nous reliera, par ailleurs, au projet de ligne Bordeaux-Espagne (puis Madrid et Lisbonne), via Dax, actuellement étudié par RFF (pour les voyageurs, comme pour les marchandises). Si la LGV ne sera pas forcément utilisée par les habitants du Nord de la région (continuant à prendre le POL T) pour aller à Paris, il est probable qu'ils l'utiliseront, en revanche, pour relier la façade Atlantique et le Sud de l'Europe.

A plus long terme, la LGV, devrait s'intégrer dans un axe futur Rennes-Nantes-Poitiers-Limoges-Clermont-Lyon et l'Europe Centrale (s'inscrivant lui-même dans le «corridor Lisbonne-Kiev», via la façade Atlantique) pourrait être le premier maillon de la « T3A » (transversale Alpes-Auvergne-Atlantique promue par l'association ALTRO).

Cet avis a été adopté à la majorité des suffrages exprimés: 47 pour; 12 contre ; 1 abstention.

Contribution n° 2008-06 sur le projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), Rapporteur M. Roger GORCE

« *LA LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES*

L'avenir économique et social du Limousin passe par son désenclavement : le raccordement au réseau LGV français et européen par le barreau Limoges Poitiers en est la première étape primordiale.

Naturellement, il convient d'ordonner le réseau interne du Limousin, pour que l'ensemble du territoire tire profit du désenclavement ainsi organisé».

Cet avis a été adopté à la majorité des suffrages exprimés: 41 pour; 8 contre ; 13 abstentions.

## **11.6 – Fédérations – Syndicats - ...**

### **Fédération régionale des Travaux Publics du Limousin**

Courrier annexé sous le n° 332 au registre de la préfecture de Limoges.

Comme l'ensemble des acteurs économiques du Limousin, nous sommes intimement convaincus que la création d'une ligne à grande vitesse desservant Poitiers depuis Limoges sera un puissant facteur de désenclavement et de développement pour le Limousin, et qu'il est urgent d'engager un tel projet pour l'avenir de notre Région.

En effet, à l'heure ou de plus en plus de territoires bénéficient de lignes à grandes vitesses, tout report de son achèvement, constituerait une grave menace pour l'économie régionale tant en termes de mobilité des échanges et des compétences que d'attractivité du territoire.

Mais, les retombées d'un tel projet se ressentiront bien avant sa mise en service.

9000 personnes seront nécessaires pour réaliser les travaux, sans compter les emplois indirects, vendeurs et loueurs de matériels, mais également hôtellerie, restauration ...

En outre, ces travaux occuperont jusqu'à 1800 salariés dans les entreprises de Travaux Publics du Limousin, ce qui nécessitera des recrutements importants dans un secteur d'activité où les femmes et les hommes sont indispensables à la réalisation des projets.

Alors, oui, pour le Limousin d'après-demain mais également pour celui de demain, pour son développement économique et pour l'emploi local, notre Fédération apporte son soutien plein et entier au projet de ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers.

Courrier annexé sous le n° 1198 au registre de la préfecture de Limoges.

Motion adoptée à l'unanimité par le bureau de la Fédération Régionale des Travaux Publics Limousin.

Le Bureau de la FRTP Limousin, réuni le 3 juillet 2013, a pris position à l'unanimité en faveur du projet de ligne à grande vitesse entre Limoges Poitiers.

En outre, les membres du Bureau de la FRTP Limousin souhaitent préciser les points suivants :

A l'heure ou de plus en plus de territoires bénéficient de lignes à grandes vitesses, tout report du projet de LGV entre Limoges et Poitiers, constituerait une grave menace pour l'économie régionale tant en termes de mobilité des échanges et des compétences que d'attractivité du territoire.

Les retombées d'une telle infrastructure se ressentiront bien avant sa mise en service :

9000 personnes seront nécessaires pour réaliser les travaux, sans compter les emplois indirects, vendeurs et loueurs de matériels, mais également hôtellerie, restauration ...

Ces travaux occuperont jusqu'à 1800 salariés dans les entreprises de Travaux Publics du Limousin, ce qui nécessitera des recrutements importants dans un secteur d'activité où les femmes et les hommes sont indispensables à la réalisation des projets.

Il n'existe pas d'incompatibilité entre la construction du barreau LGV entre Limoges et Poitiers et la modernisation de la ligne POLT.

Pour le Limousin d'après-demain mais également pour celui de demain, pour son développement économique et pour l'emploi local, la Fédération Régionale des Travaux Publics du Limousin apporte son soutien plein et entier au projet de ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers.

La Fédération Régionale des Travaux Publics du Limousin réunit 143 entreprises de Travaux Publics implantées en Limousin et employant 2700 salariés.

Seule Fédération représentative du secteur des Travaux Publics, la Fédération Régionale des Travaux Publics du Limousin négocie les accords annuels portant sur les minimas des ouvriers et des Etam pour Limousin.

Acteur de l'économie locale, la Fédération Régionale des Travaux Publics du Limousin a créé la marque « Travaux Publics du Limousin, je suis un employeur local »

### **Mouvement des Entreprise de France MEDEF Limousin**

Courrier annexé sous le n° 926 au registre de la préfecture de Limoges

Motion en faveur de la construction de la LGV Brive Limoges Poitiers

Le Limousin ne peut rester à l'écart des grands courants économiques et nous savons tous que son inscription dans l'espace national et européen constitue un puissant levier de développement, créateur de richesses et d'emplois.

Le Limousin a des atouts pour séduire et attirer de nouveaux actifs, il a fait de gros efforts pour accueillir de nouvelles entreprises, pour proposer un dispositif d'enseignement et de formation de grande qualité, pour offrir à ses concitoyens des activités artistiques, culturelles et sportives d'une grande richesse et d'une grande diversité et maintenir un environnement de qualité.

Mais sans infrastructure ferroviaire moderne, sans dynamique économique, sans création d'emplois ces efforts resteront vains!

Parce que l'enjeu est fondamental pour le Limousin, ses citoyens et des entreprises, parce qu'il engage l'avenir de notre Région pour les 30 prochaines années.

Parce que la ligne à grande vitesse est un formidable outil d'aménagement du territoire pour créer les conditions d'un mode de développement plus équilibré et plus équitable entre les régions.

Parce que la ligne à grande vitesse est une formidable opportunité pour accéder aux grands marchés nationaux, européens et mondiaux qui constituent aujourd'hui la condition indispensable pour conserver nos centres de décision, pour attirer et fidéliser de nouvelles entreprises, pour redynamiser nos territoires.

Parce que la ligne à grande vitesse favorise l'ouverture du Limousin sur la façade atlantique vers Nantes, Bordeaux mais aussi vers Toulouse, l'Espagne et le Nord de l'Europe.

Le MEDEF Limousin partage avec la CCIR la décision :

De soutenir, promouvoir et apporter son concours au projet de création de la ligne à grande vitesse Brive-Limoges-Poitiers inscrivant le Limousin au cœur du réseau européen des trains à grande vitesse,

De demander la mise en œuvre de liaisons appropriées afin de faire également bénéficier le département de la Creuse d'une réduction des temps de parcours en facilitant son accès au réseau grande vitesse notamment à partir de Guéret,

D'exprimer sa volonté d'une amélioration technique significative de la ligne radiale Paris-Orléans-La Souterraine-Limoges Brive-Toulouse en maintenant Guéret à 3 heures de Paris.

Au nom des entreprises, elle demande à tous les acteurs socio-économiques, politiques et institutionnels du Limousin de faire bloc pour que les maîtres d'ouvrage et les financeurs fassent preuve d'une détermination sans faille pour ce projet devienne réalité.

## **Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises du Limousin (CGPME Limousin)**

Motion annexée sous le n° 426 au registre de la préfecture de Limoges.

Les membres du Conseil d'Administration, réunis le 4 juin 2013, votent à l'unanimité le soutien de la CGPME de la Haute-Vienne à la LGV Poitiers-Limoges.

La CGPME souligne l'urgence à réaliser l'enquête publique qui constitue une avancée majeure en vue de la construction de cette infrastructure et qui permettra d'entrevoir très rapidement le programme de réalisation des travaux nécessaires à la mise en œuvre de la ligne LGV Poitiers-Limoges, attendu tant par Limoges, le Limousin que par le grand Centre Ouest.

La CGPME témoigne que par le plus grand nombre, qu'ils s'agissent des particuliers ou des professionnels, cette LGV est jugée comme étant capitale car elle est gage d'ouverture sur notre région dans une période où notre activité économique et l'emploi doivent être soutenus.

Les acteurs socio-économiques, ainsi que les Pouvoirs Publics, doivent se mobiliser pour le développement de notre tissu industriel, de nos entreprises, pour de la recherche, l'enseignement et la valorisation du territoire.

La CGPME affiche son empressement à voir réaliser la LGV Poitiers-Limoges-Brive dans les plus brefs délais, pour nos entreprises PME et TPE notamment, qui représentent plus de 90 % du tissu économique.

Elle favorisera la mobilité des jeunes, des professionnels (dirigeants, clients, fournisseurs ...), des responsables et des personnels des administrations et du monde éducatif.

Elle est garant d'une dynamique économique, sociale et culturelle.

La CGPME soutient que l'enquête publique doit participer à faire entériner ce projet capital pour notre région.

## **Fédération Française du Bâtiment Limousin**

Motion de soutien à la LGV Poitiers Limoges annexée sous le n° 990 au registre de la préfecture de Limoges.

Considérant que le transport ferroviaire à grande vitesse est un levier majeur d'aménagement du territoire et de développement économique ;

Considérant que le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Limoges-Poitiers est une opportunité pour le désenclavement du Limousin et l'ouverture du territoire régional vers l'ensemble de la France et vers l'Europe ;

Considérant que ce chantier, que l'on peut qualifier d'« historique » par son ampleur, apporterait une bouffée d'oxygène indispensable à nombre d'entreprises du secteur du Bâtiment et des Travaux Publics ;

J'ai l'honneur de vous informer du soutien de la Fédération Française du Bâtiment de la Région Limousin que je représente, au projet de construction du barreau LGV Limoges - Poitiers.

Il est impératif, pour notre secteur actuellement confronté à d'importantes difficultés économiques, que ce projet aboutisse tant pour les effets immédiats qu'aurait le chantier sur l'activité de nos entreprises locales (300 à 400 millions d'euros de travaux à réaliser, 1.800 emplois générés) que par ses retombées à terme sur l'économie du bâtiment et du secteur de la construction en général, induites par le renforcement de l'attractivité économique touristique et culturelle de notre Région, ainsi que par le développement des échanges vers l'ensemble de la France et de l'Europe.

J'insiste sur le fait que l'abandon ou le report de ce projet constituerait une lourde menace pour l'économie régionale, et mettrait notamment en péril de nombreuses entreprises de notre secteur.

## **Fédération Régionale des Travaux Public de Poitou-Charentes**

Courrier annexé sous le n° 844 au registre de la préfecture de Limoges.

Comme l'ensemble des acteurs économiques du Limousin, nous sommes intimement convaincus que la création d'une ligne à grande vitesse desservant Limoges depuis Poitiers

sera un puissant facteur de désenclavement et de développement pour le Limousin et le Poitou-Charentes.

Il nous apparaît important d'engager un tel projet pour l'avenir de notre Région.

En effet, à l'heure ou de plus en plus de territoires bénéficient de lignes à grandes vitesses, tout report de son achèvement, entraînerait une perte de l'attractivité du territoire, le Poitou-Charentes étant déjà mal desservi en infrastructure favorisant l'installation d'entreprises. Sans développement économique, il n'y aura pas de développement de l'emploi local.

Notre Fédération apporte son soutien plein et entier au projet de ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers.

### **Syndicat des Pharmaciens de la Haute-Vienne**

Courrier annexé sous le n° 1196 au registre de la préfecture

Nous tenons à vous informer que lors de sa réunion de Bureau en date du 27 juin, le Syndicat des Pharmaciens de la HAUTE-VIENNE s'est prononcé en faveur de la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges, équipement indispensable au développement économique de notre région.

### **Fédérations des chasseurs du Limousin, de la Vienne et de la Haute-Vienne**

Courrier commun de ces 3 fédérations, annexé sous le n° 1327 au registre de la préfecture de Limoges.

Avec plus de 30 ans d'activité et d'expérience dans la gestion cynégétique, avec plus de 10 000 adhérents en Haute-Vienne et 17 000 en Vienne, nous sommes incontestablement les référents concernant la faune sauvage et ses habitats sur le terrain. Avec toutes nos palettes d'interventions, la chasse est au cœur de la biodiversité. Maillon fort du développement durable, notre vigilance vis-à-vis de la LGV est maximale, notamment sur les aspects de transparence, de compensation et d'aménagement.

Trame verte et bleue (*Pièce E2-2-2*)

RFF a mené sa propre étude Trame Verte et Bleue (TVB) afin de définir les axes prioritaires de circulation de la faune sauvage à rétablir. En Poitou-Charentes et Limousin l'identification de la TVB, des réservoirs de biodiversité et des corridors biologiques n'est pas terminée, voire non commencée (Limousin). La méthode utilisée par RFF (Réseau Ferré de France) n'a fait l'objet d'aucune information. Comment peut-on alors valider les éléments issus de ce travail ? Comment être certain que, les conclusions soient cohérentes avec les résultats des TVB régionales ?

Concernant la cartographie des sites majeurs et l'identification des problématiques environnementales, il n'est pas fait référence aux enjeux cynégétiques ainsi qu'aux difficultés rencontrées par la faune chassable. A titre d'exemple, sur le site des bois de Vernon, il est présenté l'impact de la LGV pour certains groupes d'espèces tels que les oiseaux et les chiroptères par contre, les effets sur la faune sauvage ordinaire et chassable ne sont pas évoqués.

Impacts sur le patrimoine naturel et biologique (*pièce E1-4; E2-3*)

Dans le patrimoine naturel et biologique, il n'y a pas de distinction entre espèces ordinaires et protégées. Il est regrettable qu'un point sur l'impact des espèces ordinaires n'ait pas été réalisé. Seule la problématique du cerf dans les « bois de Vernon » a été soulevée.

L'impact de la LGV, sur les suivis scientifiques réalisés annuellement par les Fédérations des Chasseurs (comptages lièvres, cerfs, chevreuils ...), n'est pas pris en compte.

Qui va prendre en charge l'établissement des nouveaux circuits de comptage ? Qui va assumer la perte des données accumulées depuis des années ?

Que vaudront les comptages pendant toute la phase des travaux du fait du dérangement occasionné par les engins et les modifications d'habitats ?

Qui va payer l'augmentation des dégâts agricoles liés aux perturbations pendant les travaux ?

Les Fédérations des Chasseurs et les Chasseurs n'ont pas à assumer les impacts financiers, matériels et humains de ce projet d'enjeu national. De fait, comment RFF envisage les compensations ?

Il est précisé la mise en place de suivis des aménagements, des populations de cervidés (cerfs et chevreuils) et de la fréquentation des passages faunes. Nous demandons que RFF nous missionne comme prestataire, compte tenu de notre forte expérience dans ce domaine.

Concernant la création de nouvelles réserves de chasse, les Fédérations des Chasseurs doivent être associées aux décisions afin d'assurer le respect de la réglementation.

Impact du projet (*Pièce E4-12 et E4-14*)

Seul l'impact sur les espèces patrimoniales (oiseaux et chiroptères) est évoqué. Pourquoi n'y a-t-il aucune référence à la faune sauvage ordinaire qui elle aussi sera impactée ?

Concernant la perturbation des activités par la phase travaux, il n'est pas mentionné l'impact sur l'activité cynégétique alors que celle-ci sera considérablement perturbée (exemple de la LGV SEA). Que prévoit RFF ?

Il est indiqué que des corridors devront être reconstitués en périphérie des passages grandes faunes. Les Fédérations seront-elles consultées en tant qu'experts, si oui dans quelle mesure ?

De même, pour les clôtures implantées le long de la ligne, les Fédérations seront-elles consultées et leurs préconisations seront-elles suivies (exemple de la LGV SEA où les préconisations de la FDC 86 en terme de hauteur ne sont pas suivies par RFF) ?

Pour les programmes de sensibilisation et d'information des personnels travaillant sur la LGV, il serait utile d'associer les Fédérations des Chasseurs qui ont de l'expérience dans la gestion des espèces tant ordinaires que protégées. Nous pouvons apporter de précieux conseils pour la phase des travaux, mais aussi pour la réalisation des divers aménagements paysagers et environnementaux (haies, mares, ...).

Mesure compensatoire en faveur de l'environnement (*pièce C515-2-3*)

Concernant les espèces chassables, quelles sont les mesures compensatoires qui sont envisagées ?

Nous voulons être associés à la démarche de rétablissement des habitats suite aux travaux et aux réaménagements fonciers. Nous vous rappelons que les Fédérations des Chasseurs ont toute la légitimité pour apporter leur conseil d'expert. A noter que nous n'avons pas été associées aux comités de pilotage concernant la mise en place des mesures compensatoires pour la LGV SEA bien que de nombreuses demandes aient été formulées. Nous espérons que cela ne sera pas le cas pour Poitiers-Limoges.

Impact sur les activités de loisir et mesures compensatoires (*Pièce E4-10*)

Pourquoi la prise en compte de la perte économique supportée par les territoires cynégétiques n'est-elle pas abordée? (diminution de la taille du territoire, modification du déplacement de la faune sauvage,...)

Pour les Associations Communales de Chasse Agréées (ACCA), il est indiqué qu'une évaluation de la perte des réserves de chasse et de faune sauvage sera réalisée par « France Domaine ». Les Fédérations des Chasseurs n'ont pas été consultées sur le

contenu et la nature des protocoles utilisés pour réaliser ces estimations. Par expérience, dans le cadre de la LGV SEA, les éléments pris en compte par les experts, pour estimer le préjudice cynégétique, suite aux travaux, sont très insuffisants et ne reflètent pas les réalités de terrain. Ces protocoles d'indemnisation ont été réalisés sans l'accord des Fédérations des Chasseurs. Pour la LGV Poitiers-Limoges, les Fédérations des Chasseurs demandent à être impérativement associées à l'ensemble des mesures compensatoires mises en place avec les ACCA.

Il est indiqué un prix de location des territoires de chasse privée entre 30 et 50 € par an. Cette simple indemnisation ne suffit pas à compenser les pertes de superficie et les autres effets, tels que le morcellement des territoires cynégétiques et de la perte de jouissance du droit de chasse. En effet, à cette réduction de territoire chassable, il faut ajouter les impacts engendrés par le réaménagement foncier, les modifications environnementales et les perturbations de la faune sauvage.

Concernant les ACCA, les pertes cynégétiques dues à la construction de la ligne ne sont pas prises en compte car il n'y a pas de location donc pas de possibilité d'indemnisation. Que prévoit RFF pour ces territoires impactés ? Quelles mesures compensatoires sont envisagées pour les effets de la phase des travaux et du réaménagement foncier sur la faune sauvage (déplacement des animaux ne permettant plus la réalisation du plan de chasse, problème de dégâts agricoles liés à la faune sauvage, qui indemnise...)?

#### Transparence de la Ligne - Passage grande faune

D'un point de vue général, les Fédérations des Chasseurs sont opposées à l'utilisation des passages sous la LGV, mixtes ou spécifiques comme ouvrages de rétablissement des axes de déplacements de la grande faune. L'expérience démontre que ces équipements, sauf cas particuliers, ne sont pas les mieux adaptés à l'objectif recherché.

Pour avoir une meilleure efficacité, les passages mixtes aériens doivent être remplacés par des passages aériens spécifiques. Concernant le dimensionnement de ces ouvrages, il est indiqué que de nouvelles dispositions ont été prises par Réseau Ferré de France (RFF). Les Fédérations des Chasseurs souhaitent les connaître plus précisément et ce pour chaque ouvrage.

#### Remarques au fil du tracé

Positionnement d'un passage grande faune spécifique aérien au niveau du lieu-dit «du parc au chevreuil». Quelles sont les dimensions de cet ouvrage ?

Passage aérien spécifique à l'entrée «des bois de Vernon», le passage aurait eu une meilleure efficacité, repositionné plus au centre du massif boisé; les dimensions de cet ouvrage ne sont pas indiquées non plus.

Un deuxième passage est envisagé au milieu «des bois de Vernon», ouvrage aérien mixte donc avec une efficacité inférieure à celle d'un passage spécifique. Concernant ce passage, quelles sont ses dimensions et quelle route permet-il de rétablir ?

Passage aérien spécifique au niveau du «bois de Pouzioux», les possibilités de jumelage avec la RN 147 ont-elles été envisagées? Si oui, un passage similaire est-il prévu sur cette infrastructure? Pour améliorer le déplacement de la grande faune à ce niveau, la FDC 86 souhaite, au regard des caractéristiques topologiques, la construction d'une tranchée couverte. Celle-ci permettrait le maintien de l'activité cynégétique au sein du massif forestier. Pour les animaux redirigés vers la future RN 147, une clôture correctement dimensionnée sera indispensable pour protéger cette infrastructure.

Passage mixte sous la LGV au niveau du point kilométrique PK 42, la Fédération des Chasseurs de la Vienne émet un avis négatif et préconise un passage aérien spécifique.

Au niveau de la forêt des Coutumes, entre les points kilométriques PK 62 et 63, et au niveau de la rivière «le Champagnac», il faudrait vérifier sur le terrain avec les chasseurs et les techniciens des Fédérations des Chasseurs la pertinence de ces passages « grande faune». Cette étude serait judicieuse compte tenu du coût d'un aménagement de transparence.

Concernant la forêt du« Bois du Roi», il faudrait rajouter un passage grande faune. Le seul passage prévu est celui pour la D 675. Il est irréaliste que la grande faune utilise habituellement ce pont routier pour traverser cette forêt.

Au point kilométrique PK 99 au niveau de « la Croze » un passage inférieur de 80 m de long est prévu ce qui limite voire rend impossible la traversée du passage .

### **Centre Hospitalier Universitaire de Limoges (CHU)**

Motion du CHU de Limoges annexée sous le n° 1330 au registre de la préfecture de Limoges.

Dans le cadre de l'enquête publique LGV Limoges-Poitiers du 30 mai au 12 juillet 2013, le Centre Hospitalier Universitaire de Limoges a préparé une motion signée par l'ensemble des responsables de l'établissement que vous trouverez ci-jointe.

Motion pour une desserte ferroviaire de Limoges par Ligne à Grande Vitesse

A l'occasion de l'enquête publique actuellement menée, le CHU de Limoges signifie son engagement en faveur de la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges.

Premier employeur du Limousin, le CHU de Limoges voit en ce projet mettant Limoges à moins de 2h de Paris, un facteur d'attractivité et de fidélisation des professionnels de santé.

Acteur économique majeur de la région, le CHU de Limoges est favorable à la création de cette ligne à grande vitesse, qui la reliera au réseau de la façade atlantique. En desservant des villes telles Poitiers ou d'autres grandes villes, dont Paris évidemment, elle favorisera les conditions de collaborations facilitées entre nos professionnels et ceux d'autres grands centres de soins, de recherche et d'enseignement, mais aussi de promotion de la recherche au niveau Européen.

Ce projet d'aménagement du territoire facilitera l'accès au soin aux populations de départements limitrophes ou plus éloignés mais qui veulent être pris en charge dans les centres d'expertise et les plateaux technique d'excellence de la région.

L'impact sur le développement économique et démographique que des villes déjà desservies par des lignes à grande vitesse connaissent, encourage le CHU de Limoges à s'engager sans réserve dans le soutien de ce projet, qui permettra de renforcer le rayonnement de ses activités.

Promoteurs de la Communauté Hospitalière de Territoire du Limousin qui rassemble l'ensemble des établissements publics de santé, les acteurs du CHU sont conscients que l'ancrage de la région dans le progrès et le développement prépare l'avenir du CHU et de l'ensemble des structures de soins du Limousin.

### **Université de Limoges**

Communiqué annexé sous le n° 1327 au registre de la préfecture de Limoges.

Hélène Pauliat, Présidente de l'Université de Limoges, et le bureau de l'Université insistent sur la nécessité absolue d'une liaison rapide Limoges – Paris

L'université de Limoges a développé, depuis plusieurs années, une politique internationale intense, organisée autour d'une stratégie incluant colloques, cotutelles de thèses, échanges d'enseignants et d'étudiants. Parallèlement, des relations étroites se sont tissées avec les sites de Poitiers et de La Rochelle, dans le cadre du Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) Limousin Poitou-Charentes, autour d'une politique doctorale et de recherche.

Dans le même temps, les relations ferroviaires entre Limoges et Paris se sont profondément détériorées, augmentant le temps du voyage de manière significative, ce temps étant encore allongé en période de travaux... Les relations aériennes restent limitées, et quasi inexistantes pendant les week-ends.

Dans un tel contexte, le choix a été fait de construire un barreau dit LGV entre Limoges et Poitiers. D'autres solutions étaient peut-être envisageables, mais ce projet est désormais vital pour l'Université de Limoges, confrontée à la difficulté d'organiser des colloques en Limousin du fait des obstacles pour arriver jusque dans la région, du fait de la longueur des liaisons entre Paris (plate-forme aérienne indispensable pour la venue de collègues de l'étranger) et Limoges, mais confrontée également à l'absence de liaison digne de ce nom entre Limoges et Poitiers: la route met Poitiers à presque deux heures de Limoges, la liaison ferroviaire ne rivalise guère...

L'attractivité de l'Université de Limoges réside naturellement dans son accessibilité; elle vit grâce à des réseaux, dans des régions voisines, au plan national, ou dans des pays plus lointains, au plan international.

Une Université au cœur de son territoire ne signifie pas une Université repliée sur son territoire; si les liaisons sont facilitées, son attractivité ne peut qu'être renforcée.

Il est impératif de disposer d'une liaison ferroviaire qui place Limoges à deux heures de Paris!

### **Comité Régional du Tourisme Limousin**

Courrier annexé sous le n° 1257 au registre de la préfecture de Limoges.

Le tourisme est une activité économique structurante de notre territoire.. Il représente de 7 800 à 12 800 emplois selon la saison touristique (source INSEE 2012), soit 4,3% de l'emploi salarié et 9% de l'emploi non salarié de la Région.

Le Limousin bénéficie de nombreuses perspectives de développement concernant ses activités touristiques, notamment autour de la mise en valeur de ses savoir-faire (porcelaine, art du feu, tapisserie, ...), de ses offres culturelles et d'une offre famille liée à la découverte du patrimoine ainsi qu'un nombre important d'activités de pleine nature.

Mais ce potentiel de développement touristique du Limousin est lié en partie aux infrastructures et à l'ouverture du Limousin sur l'Europe et les grandes connexions internationales (ADP, ...). C'est pourquoi, en tant que Présidente du Comité Régional du Tourisme, je me prononce pour une politique de développement touristique dans un Limousin qui avance, un Limousin ambitieux pour lequel la ligne LGV représente une opportunité qu'il faut saisir. Cette ligne ferroviaire est l'occasion de drainer de nouveaux clients et d'irriguer nos territoires de nouveaux touristes d'affaires et de découvertes.

### **Société de Géologie du Limousin**

Courrier de la présidente annexé sous le n° 1663 au registre de la préfecture de Limoges.

La future LGV Limoges Poitiers va traverser les anciennes exploitations des mines de Vaulry, dans les Monts de Blond. Cette mine présente un intérêt historique important pour avoir été la première en France, exploitée pour l'étain. Elle dispose également d'une minéralogie quasi unique en France, riche en diversité liée à la présence de cuivre, d'arsenic et de métaux plus rares comme l'indium ou l'argent en complément du tungstène et de l'étain exploités.

Au sein de la Société de Géologie du Limousin (SGL) et avec la collaboration de divers minéralogistes et géologues, nous nous sommes beaucoup intéressés à cette mine, ce qui a abouti à la réalisation d'une publication historique et scientifique de 90 pages et nous a permis d'analyser une bibliographie assez conséquente. Vous trouverez cette publication jointe à ce courrier.

Les futurs travaux réalisés sur ce secteur dans le cadre de la LGV pourront peut-être permettre de recouper certains filons exploités, aujourd'hui inaccessibles, et de comprendre le contexte et les conditions de leur formation à la lumière des connaissances actuelles (les roches elles-mêmes étant assez banales). La SGL qui a également pour objectif la sauvegarde du patrimoine minéralogique au sein de son Conservatoire du patrimoine géologique du Limousin a souhaité en tant qu'acteur territorial, être associé au suivi des travaux sur ce tronçon de la voie nouvelle, mais aussi sur d'autres zones notamment en sortie de Limoges, entre le Palais

sur Vienne et Chaptelat, ainsi que dans le secteur de Chauvour, de manière à analyser et préserver les éventuels minéraux rencontrés dans ces secteurs au potentiel géologiquement riche. Nos premières demandes auprès de RFF, du Conseil Général, du Conseil Régional, et de la Ville de Limoges, début 2011 avaient reçu une réponse positive.

Dans le cadre de l'enquête publique sur ce projet et compte tenu de son avancement, nous réitérons dans ce courrier notre demande concernant la possibilité sur le secteur de Vaulry d'accéder aux futurs travaux, y compris les travaux préparatoires, tout particulièrement dans la réalisation de la tranchée de 17 m de profondeur, qui recoupera à n'en pas douter certains filons pouvant contenir les minéraux représentatifs des minerais exploités à l'époque (tungstène et étain) mais aussi des minéraux plus rares.

En collaboration avec des scientifiques, les observations et les échantillons recueillis à cette occasion feront l'objet d'analyses, d'études et de publications le cas échéant. De plus, notre convention de partenariat avec le Musée Minéralogique d'Ambazac, et nos collaborations avec le Musée des Beaux-Arts de Limoges, le Muséum National d'Histoire Naturelle de Paris notamment, permettraient d'enrichir les collections publiques.

Il est entendu, qu'il n'est pas question pour nous d'arrêter ou de perturber l'avancement des travaux, mais de suivre ceux-ci en accord avec les entreprises concernées afin de récolter des informations géologiques et des échantillons minéralogiques in situ, tout en respectant les consignes de sécurité et les contraintes de la réalisation des travaux par le biais de plans de prévention par exemple.

A terme, il pourrait être envisagé sous forme par exemple de partenariat, de réaliser une exposition sur les communes de Vaulry et Chaptelat, présentant les différents minéraux et les structures minéralisées découverts lors des travaux, ainsi que les données et documents historiques que nous avons déjà recueillis sur l'ancienne mine de Vaulry.

L'objectif de ce courrier est d'informer l'ensemble des partenaires, de la poursuite de notre projet et de prendre contact avec les différentes personnes ayant en charge les travaux de la future LGV, de manière à bien coordonner nos futures interventions sur le terrain. Cette collaboration entre le milieu associatif et les différentes institutions concernées par la LGV peut avoir une image très positive pour la population des sites traversés.

### **Fondation La Borie en Limousin**

Courrier annexé sous le n° 1285 au registre de la préfecture de Limoges :

La commission d'enquête sur le projet LGV Poitiers-Limoges s'apprête à achever sa consultation publique. La Fondation La Borie en Limousin tient à exprimer son profond soutien à ce projet appelé à conforter le développement économique de la région et, ainsi, à renforcer son rayonnement artistique et culturel.

Historiquement, les bassins économiques forts se sont également avérés être des bassins culturels rayonnants et créatifs. Forte de cette analyse, la Fondation La Borie en Limousin porte aujourd'hui le projet d'inventer un nouveau modèle «d'innovation et de développement par la culture», au sein duquel l'innovation apparaîtrait grâce à de multiples contacts entre les sphères artistiques, universitaires et économiques.

La LGV Poitiers-Limoges participe pleinement à la réalisation de ce projet. Elle renforcera la liaison entre les pôles universitaires de Poitiers et Limoges dont les interactions ne cessent de croître. Elle attirera de nouvelles populations en désenclavant le Limousin. Enfin, elle dopera l'attractivité des implantations économiques.

La Fondation La Borie en Limousin regroupe un lieu de concert, un label discographique, un studio d'enregistrement ainsi que des résidences d'artistes. Par ailleurs, elle accueille aussi dans ses murs de nombreuses manifestations de spectacle vivant, une sonothèque et des activités «jeune public ». Rassemblant les acteurs de la production sonore et de la vie musicale actuelle, elle se veut être un lieu d'épanouissement pour la musique et les arts du son.

Les perspectives de réduction des temps de trajet entre le Limousin et les grands centres de décision et de création économique et culturelle via un raccordement de la région au réseau ferroviaire à grande vitesse français et européen intéressent éminemment notre développement. La LGV Poitiers-Limoges permettra de faciliter l'installation de nouveaux résidents et visiteurs en Limousin ainsi que la venue d'artistes de grande renommée.

L'ouverture de la région à l'ensemble du Grand Ouest, grâce aux nouvelles liaisons LGV en projet et à la diffusion de « l'effet grande vitesse » dans presque tous les départements du Limousin et limitrophes de celui-ci, permettra de renforcer les pôles de création artistique et de dynamisme économique locaux.

Le désenclavement du Limousin qu'annonce l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans la région favorisera également le développement d'un tourisme culturel pour lequel la Fondation La Borie en Limousin s'engage déjà depuis de nombreuses années. La LGV Poitiers-Limoges profitera également aux entreprises locales et à l'installation de nouvelles activités économiques en Limousin.

L'attractivité de cette région dynamique, sur le plan artistique et culturel, et protégée, du point de vue environnemental, sera renforcée par la construction de cette infrastructure préservant la nature. La richesse du patrimoine naturel est un élément clé du rayonnement du Limousin et elle sera conservée par le développement de l'un des modes de transport les plus écologiques existants.

L'association de la culture à l'expansion économique et touristique de la région Limousin est pour nous essentielle. Aussi, la perspective de voir l'ensemble de ces dynamiques se développer grâce à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges nous conduit à émettre un avis plus que favorable à ce nouveau projet ferroviaire.

### **Fédération Nationale des exploitants agricoles**

Courrier annexé sous le n° 17 au registre de la préfecture de Poitiers.

M. Michel CAILLE, Secrétaire Général de la FNSEA 86.

C'est la cacophonie sur ce dossier. Le gouvernement s'est prononcé pour reléguer ce projet à une date ultérieure. Ainsi beaucoup d'exploitants impactés ne se sont pas déplacés. L'avis de la Commission d'enquête doit être rendu rapidement, idéalement avant l'automne. Un exploitant est un entrepreneur qui a besoin de certitudes pour investir et aménager son territoire. Les points ci-après sont à aborder impérativement :

- 427,47 ha de SAU disparaîtront de Vivonne à Lathus avec des surfaces boisées. Pour le 86, nous demandons la compensation de reboisement de 1 pour 1 et non de 2 pour 1.

Les dépôts doivent être placés afin de pénaliser le moins possible les exploitants. La pertinence de ces zones requiert une étude d'impacts économiques.

Il est impératif que soient étudiés par la profession agricole les créations de retenues d'eau pour l'abreuvement du bétail et l'irrigation.

- La FNSEA est opposée à la non-production.

- Le maître d'ouvrage doit prendre à sa charge la reconstitution des drainages impactés.

- Les exploitants font une demande de relocalisation de leur exploitation.

- Il faut que les rétablissements de voiries soient concertés avec les exploitants.

- Il est exigé que soient prévus sous la ligne à des distances d'au minimum 300 mètres, des fourreaux (réseaux pour passages ultérieurs).

- La terre végétale décapée doit être restituée à l'agriculture.

- RFF n'a pas donné une garantie de bonne fin permettant aux SAFER de constituer des réserves foncières.

## **11.7 - Courriers en provenance d'associations**

### **Barrage Environnement**

Courrier de M Tricart Yvan Président de Barrage Environnement annexé sous le n° 809 au registre de la préfecture de Limoges.

Comme président de l'association Barrage Environnement, association agréée pour la protection de l'environnement (agrément N° 2629) j'ai personnellement participé depuis 2008 aux différents ateliers mis en place par RFF pour réaliser le projet de dossier soumis à l'enquête publique.

Suite à cette participation, je constate que le dossier ne répond pas aux questions que nous avons à plusieurs reprises posées dans les différentes réunions auxquelles nous avons participé.

Ces questions sont de plusieurs ordres:

- des questions de fond: RFF a-t-il répondu à la mission qui était la sienne?

- des questions liées à l'impact du projet sur le plan environnemental, sociétal et santé publique.

#### **A) Sur le fond : RFF a-t-il répondu à la mission qui était la sienne**

1) RFF avait reçu une lettre de mission le 12 avril 2007 du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, M Perben, fixant le cadre de préparation du projet de création d'une ligne à grande Vitesse Limoges-Poitiers, transmis, le même jour, à Monsieur le Préfet de Région du Limousin , Préfet de la Haute Vienne la mission l'objectif était d'amener avec la LGV Limoges Poitiers la grande vitesse au Limousin et aux territoires avoisinants.

Suite au débat public de 2006 et aux propositions du Conseil d'administration de RFF le 8 mars 2007 de poursuivre les études de la ligne à Grande Vitesse Limoges Poitiers, RFF a travaillé pendant près de 6 ans, et transmis le 17 décembre 2012 son dossier au ministre des transports pour l'enquête publique.

**1<sup>ère</sup> question** : Peut-on affirmer que les habitants de la Creuse qui, pour aller à Paris prenaient le train à la Souterraine ou à St Sébastien mettront moins de temps pour se rendre à Paris en passant par Limoges et Poitiers?

**2<sup>ème</sup> question** : le TGV ne s'arrêtera pas en gare d'Uzerche, les habitants du Nord de la Corrèze devront faire Uzerche - Limoges en TER, alors qu'aujourd'hui les trains de la ligne POLT s'arrêtent à Uzerche et permettent d'aller sans changement de trains à Paris ou Toulouse : ne mettront-ils pas plus de temps demain avec la LGV qu'aujourd'hui en utilisant la ligne POLT?

**3<sup>ème</sup> question** : Quelle offre restera demain avec la LGV Limoges Poitiers pour les habitants de l'Indre (Châteauroux), du Lot (Souillac, Gourdon, Cahors) ?

L'étude socio-économique montre que pour obtenir la rentabilité de la LGV (TIR et NAV) en 50 ans, il est nécessaire de réduire l'offre ferroviaire sur l'axe POLT de 11 trains Aller-Retour actuellement à 4 Aller -retour.

**4<sup>ème</sup> question** : Peut-on dire que RFF a répondu à l'ordre de mission et qu'il amène bien grande vitesse au Limousin et aux territoires avoisinants?

2) co-construction et aménagement du territoire concerté

RFF avait reçu, dans l'ordre de mission du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer du 12 avril 2007, l'autorisation à déroger pour partie aux obligations légales édictées dans la circulaire dite «circulaire Seligmann», notamment pour ce qui concerne les délais et le déroulement nonnal des études, le projet lui étant apparu bien circonscrit avec un linéaire de ligne nouvelle limité ... Cette dérogation était subordonnée à une obligation exprimée en ces ternies : «Pour l'organisation des études et de la concertation du projet de LGV Poitiers-Limoges, RFF mettra en place, avec l'accord des collectivités territoriales, un processus du type co-construction ».

La circulaire "Séligmann" précise les modalités d'élaboration des projets ferroviaires et définit le déroulement général des études, des pré-études, les phases préliminaires, les avant- projets sommaires et détaillés. Si RFF avait eu à appliquer cette circulaire dans l'intégralité de ses exigences réglementaires, cela lui aurait imposé des études complémentaires préalables.

**5<sup>ème</sup> question** : Etes-vous d'accord avec la définition de "notion de co-construction" fondée sur le principe de la mise en commun de savoirs et de compétences entre prestataires et organismes

spécialisés, élus et acteurs locaux, afin de mieux charpenter l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet, selon un calendrier d'action établi à l'avance pour une échéance donnée, les modalités de cette co- construction étant le plus souvent fixées dans une charte par laquelle les signataires s'engagent à mettre en place et à participer à une concertation large et ouverte, à réaliser des diagnostics partagés avec analyse des enjeux et à apprécier périodiquement la qualité et l'avancement du travail effectué au moyen d'un système d'évaluation conventionnel, cette charte pouvant être étayée par une convention, non exclusive d'autres conventions existantes... bref, un vrai travail de partenariat?

**6<sup>ème</sup> question** : Peut-on considérer que dans le cadre de cette dérogation, la "Charte" de la concertation proposée par RFF le 25 septembre 2008 correspond bien à l'esprit et à la lettre de la mission qui était la sienne de co- construire le projet avec les organismes spécialisés, élus et acteurs locaux...(pièce jointe) ?

**7<sup>ème</sup> question** : Cette "Charte" qui pourtant devrait faire partie intégrante de la concertation a été refusée par toutes les parties notamment toutes les associations environnementales qui avaient proposé des amendements à cette "charte". Est-il normal que RFF ait jugé inutile de revoir sa copie et ait poursuivi toutes les études sans "charte de co-construction" ou même de concertation ?

**8<sup>ème</sup> question** : L'échec de la Co-Construction a été noté par le Garant quand il observe le refus de RFF d'octroyer un délai minimal entre envoi des documents et tenue des ateliers, le refus d'intervention en ateliers d'experts proposés par les associations, voire le rejet de toute demande d'expertise, même basique, sur des sujets précis. Est-il normal que RFF se soit assuré le monopole des expertises et qu'il ait refusé toute demande d'expertise ou de contre-expertise quel que soit le demandeur?

Ainsi l'analyse faite sur l'alternative POLT repose sur les critères définis par RFF qui a refusé tout débat sur le sujet malgré toutes les demandes que nous effectuées à plusieurs reprises dans les ateliers ...

Résultat : l'intérêt général et l'aménagement du territoire oubliés Comment peut-on parler de processus de type co-construction, d'intérêt général et d'aménagement du territoire concerté quand la région Poitou-Charentes qualifie les études de "projet sans visibilité globale, dont la pertinence socio-économique reste à démontrer"? Quand le département de la Vienne se prononce contre le tracé, que le département de la Creuse dénonce l'abandon du département par un tel projet ? Quand l'ensemble des maires de Creuse qui font partie intégrante de la zone d'influence de la LGV expliquent par une motion votée par 360 communes que les effets induits du projet de Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers engendreront un temps et un coût supplémentaires pour les Creusois? Cette condamnation du projet a été renouvelé ce 9 mars 2013 lors d'une Assemblée extraordinaire des élus de la Creuse à La Souterraine. Remarque identique des élus de l'Indre, toutes tendances confondues, qui adoptent ce 9 avril 2013 à l'unanimité une délibération rejetant le projet Limoges Poitiers et demandant l'étude d'une solution alternative sur la ligne historique POLT. Même démarche des villes du Lot comme Souillac, du Cher comme Vierzon, du Loiret comme Orléans, de Dordogne comme Sarlat avec son potentiel de tourisme de 2 millions de vacanciers.

Peut-on parler de co-construction quand les villes de la Vienne traversées par le tracé se prononcent contre le projet, jugeant l'idée d'une troisième infrastructure dans le corridor Limoges Poitiers qui en comporte déjà deux (RN147 et ligne ferroviaire Limoges Poitiers) "insupportable pour les populations et la biodiversité "? (Eux aussi demandent l'étude d'une alternative sur les lignes historiques), quand les villes impactées en Haute-Vienne comme Bellac, Blond, Vaulry, Peyrilhac, St-Jouvent, Chapelât, Le Palais sur Vienne ... se prononcent soit contre le tracé, soit déclarent qu'il s'agit d'un tracé imposé? Quand toutes les associations environnementales des deux régions, sans aucune exception, participant aux ateliers de RFF, se sont prononcées contre le tracé proposé dont les dégâts environnementaux sont jugés incompensables ?

## **B) Le projet est-il économiquement viable**

(Dossier F) Evaluation socio-économique

**9<sup>ème</sup> question** : un dossier soumis à une enquête publique dans le but d'obtenir une DUP, ne doit-il pas être économiquement viable de lui-même ?

Ce que montre le dossier soumis à l'enquête extrait de F5, chapitre 5

\*Scénario de base (11 trains POLT)

Rentabilité socio-économique (p 13/20)

- "initialement prévu à 1,5 MM€ (conditions économiques 2009) le programme d'investissement s'élève à 2,2 MM€ en valeur 2019 en tenant compte de l'évolution des coûts des travaux (inflation : 2,23% par an) et du coût d'opportunité des fonds publics" (COFP)

- "Le scénario de base présente un bénéfice actualisé par euro public investi de 0,160 inférieur à la valeur du COFP fixé à 0,3"

- bilan sur 50 ans : bénéfice négatif de - 233M€

- taux de rentabilité avec le COFP : 3,34%

\*Scénario avec modifications de dessertes sur le POLT (p14 à 17)

"Ces hypothèses ne peuvent préjuger des circulations effectives sur le POLT"

- scénario 7 POLT (3 Paris-Limoges, 2 Paris- Brive, 2 Paris-Toulouse)

Bénéfice actualisé : 0,238

Bilan sur 50 ans : - 170M€

Taux de rentabilité avec COFP : 3,56

-scénario 4 POLT (2 Paris-Limoges, 2 Paris-Toulouse)

Bénéfice actualisé : 0,297 (donc proche de 0,3)

Bilan sur 50 ans : proche de 0

Taux de rentabilité avec COFP : 3,71

\*Tests de sensibilité (p 17)

- "si on augmente le prix du billet LGV de 10%, la fréquentation de la ligne baisse de 21% en 2020, le trafic routier progresse de 0,7%, l'avion de 1%"

- "si on augmente de 5min la durée LGV, le nombre de voyageurs diminue de 3,1% dans les 3 scénarios"

- "un surcoût des investissements de 20% entraîne une diminution de 0,56point"

**10<sup>ème</sup> question** : Ne doit-on pas retenir comme seule hypothèse découlant de l'étude proposée par RFF pour un bilan sur 50 ans proche de 0 la suppression de 7 trains Aller- retour sur les 11 trains AR actuellement sur la ligne POLT ?

**11<sup>ème</sup> question** : Pourquoi RFF cache-t-il cette réalité alors qu' au hasard des lectures dans les autres parties du dossier, on retrouve en permanence la diminution concrète des trains sur la ligne POLT ?

Exemples :

Dossier E 4-7 : Bruits et vibrations (p 10)

- "les circulations de TGV viendront se superposer aux trafics existants... conduiront à une réduction du nombre de circulations sur d'autres parties du réseau"

- "la ligne Paris-Toulouse qui verra d'une part une réduction du nombre de circulation entre Paris et Le Palais, et d'autre part l'arrivée de la LGV sur la section entre Le Palais et Cahors"...cela aura pour conséquence "la diminution des niveaux de bruit sur Paris-Toulouse de 0,2 ou 1,6 dB selon les secteurs"

## **C) Dossier GH Réponses de RFF à l'Autorité environnementale**

Chapitre 2, p29

"En scénario de base, (POLT à l'identique) le nombre de passagers attendus à la mise en service (2020) est de 2,15M/an (dont 482000 détournés de la route et de l'avion)."

"Avec les scénarios 7 et 4 POLT, les fréquentations annuelles passent ci 2,4M et 2,5M" "...la libération de sillons ferroviaires sur la ligne POLT peut avoir un impact positif sur l'activité fret"

Chiffres à mettre en rapport avec ceux-ci :

Dossier F, Etude socio-économique (F 2, P 32)

"L'essentiel des déplacements ferroviaires est pris en charge par le POLT (77%) "

"Nombre de déplacements en 2009, POLT et TER :

2,2M pour Faire d'étude, dont 769 000 (Haute-Vienne), 448 000 (Corrèze) et 244 000 (Creuse)

**11<sup>ème</sup> question** : comme la lettre du ministre des transports de mars 2013 autorisant le préfet coordinateur à lancer l'enquête publique, autorisait RFF à étudier les différentes hypothèses du nombre de trains sur la ligne POLT actuellement à 11 AR, ne fallait-il pas élargir de fait l'aire d'étude de l'enquête publique puisque les 12 départements le long de la ligne POLT se trouvent concernés par les études et les hypothèses envisagées par RFF?

#### **D) le rôle de la CNDP**

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a bien organisé un débat du 1er septembre au 18 décembre 2006. Son bilan a été publié le 30 janvier 2007. Toutefois, aucune enquête publique n'ayant été ouverte dans le délai de cinq ans suivant cette publication, ce projet, conformément à l'article L. 121-12 du code de l'environnement, a fait l'objet, le 27 juillet 2012, d'une seconde saisine de la CNDP.

M. Bayle, membre de l'association Barrage et conseiller municipal de la commune de Peyrilhac, a alors, le 28 août 2012, demandé au président de la CNDP d'examiner cette saisine au regard notamment des considérations d'opportunités nouvelles du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges et de relancer la concertation avec le public. En réponse, le président de la CNDP lui a indiqué que le débat sur l'opportunité du projet avait déjà eu lieu en 2006 et qu'aucun élément nouveau ne justifiait de rouvrir une concertation, et il a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public. Nous avons attaqué cette décision en justice au TA de Paris (jugement en cours).

**12<sup>ème</sup> question** : la CNDP pouvait-elle se borner, pour justifier son refus d'organiser un débat public concernant un projet dont elle est obligatoirement saisie en application de l'article L.121-12 du code de l'environnement, à énoncer que «les circonstances de droit ou défait n'ont pas subi de modifications substantielles» depuis le dernier débat, sans même faire état du contenu de ce débat et de la nature du projet en cause ?

**13<sup>ème</sup> question** : l'article L.121-1 du code de l'environnement n'impose-t-il pas à la CNDP de s'assurer que le public participe à l'appréciation de l'opportunité et des objectifs du projet, par exemple, en exigeant que les mêmes populations ne soient pas comptabilisées deux fois sur deux projets distincts (POCL et POLT pour la Souterraine)?

La CNDP n'a-t-elle pas commis une erreur d'appréciation ?

Divers acteurs ont fourni à la CNDP des éléments nouveaux démontrant qu'il y avait lieu de relancer le débat sur l'opportunité du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges. En effet, plusieurs projets de création ou de travaux de lignes ferroviaires ont été réalisés ou substantiellement avancés depuis 2006, qui affaiblissent sérieusement l'intérêt actuel du projet LGV Limoges Poitiers :

- Notamment, la modernisation de la ligne historique POLT (Paris - Orléans - Limoges Toulouse) - remplacement de la signalisation manuelle - suppression des passages à niveau - amélioration des tunnels- système de roulage en contre sens, qui, avec les nouvelles rames annoncées en remplacement des rames TEOZ vieillissantes actuelles permettent à la SNCF de prévoir un gain de temps substantiel entre Paris et Limoges par la ligne POLT.

Le gain de temps par la LGV Limoges Poitiers serait au moment de sa réalisation prévisible au mieux de 20 à 30 minutes.

- L' apparition depuis 2009 du projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon) pour doubler la ligne TGV Paris Lyon saturée, qui avance à grand pas car souhaité par la SNCF, pourrait permettre d'atteindre un temps de trajet Limoges-Paris sensiblement équivalent à celui permis par une ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers-Paris.

-Les investissements des deux Régions Limousin et Poitou-Charentes pour la ligne TER Limoges Poitiers ( environ 80 millions d'€) ont déjà sensiblement amélioré le temps de parcours entre les deux capitales régionales et des projets pour aller plus loin sont portés par la Région Poitou-Charentes.

**14<sup>ème</sup> question** : Peut-on nier ces opportunités nouvelles ?

**15<sup>ème</sup> question** : les chiffres donnés dans le projet d'enquête publique ne sont-ils pas faux ?

Les habitants de la Creuse notamment les 160 000 voyageurs qui prennent le train à la Souterraine ne peuvent être comptabilisés dans le projet LGV Limoges Poitiers !

**16<sup>ème</sup> question** : Peut-on dans le projet maintenir le gain de temps annoncé de 1 heure entre Paris et Limoges, alors que cela ne sera pas vrai au moment de l'éventuelle mise en service de la LGV LP ?

**17<sup>ème</sup> question** : le coût pour une minute gagnée ne correspond plus à la réalité. Dans cette optique ne faut-il pas revoir totalement l'étude socio-économique ?

#### **E) L'avis de l'Autorité environnementale**

Au vu de l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, RFF se devrait de revoir sa copie car les recommandations formulées sont nombreuses et pour le moins sérieuses .

**18<sup>ème</sup> question** : Quelle est la portée d'un avis de l'Autorité environnementale ?

L'autorité environnementale n'est pas une « autorité indépendante » au sens juridique et ses avis sont consultatifs. Cependant, le caractère public des avis qu'elle émet, qui sont joints aux dossiers d'enquête publique, leur donne un poids certain vis-à-vis du public, des maîtres d'ouvrage, et des autorités chargées de décider. Cela impose aussi une exigence de qualité élevée pour les avis.

Rendu public à un stade suffisamment précoce (avant enquête publique), il sert à éclairer le public et les commissaires enquêteurs. Il aurait dû, compte tenu de la nature des remarques émises inciter le responsable du projet à le modifier ou à l'améliorer de façon notable.

**19<sup>ème</sup> question** : En quoi RFF modifie-t-il l'appréciation de l'Autorité environnementale qui explique que la LGV Limoges Poitiers ne pourra se réaliser qu'au détriment de la ligne POLT (page 13 du rapport " Ces valeurs montrent que, malgré des hypothèses fortes de report du trafic de l'axe historique Paris-Orléans- Limoges-Toulouse sur la nouvelle LGV, la rentabilité n'est pas atteinte en 50 ans").?

**20<sup>ème</sup> question** : Quelle est la réponse de RFF à l'Autorité environnementale qui observe qu'au stade actuel du processus de décision, le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet devrait contenir tous les éléments permettant d'apprécier la bonne prise en compte des enjeux environnementaux, dans l'évaluation générale de l'utilité publique du projet, et pour cela l'AE fait toute une série de recommandations ?

Il est demandé par exemple (p3) :

- d'étudier, au titre des impacts du projet, le bruit entre le raccordement sud et la ville de Limoges, au niveau des accès aux bases de travaux et de maintenance, ainsi que l'impact de l'alimentation électrique à partir du réseau à haute tension, des voies d'accès au chantier, et des dépôts provisoires.

La réponse de RFF que le bruit va diminuer du fait qu'il y aura moins de trains sur la ligne historique POLT est en contradiction avec l'ordre de mission ministériel de garder comme élément du dossier les 11 Aller-Retour, la diminution des trains n'étant qu'une hypothèse de travail...

Dossier E 4-7 : Bruits et vibrations (p 10)

- "les circulations de TGV viendront se superposer aux trafics existants...conduiront à une réduction du nombre de circulations sur d'autres parties du réseau"

- "la ligne Paris-Toulouse qui verra d'une part une réduction du nombre de circulation entre Paris et Le Palais, et d'autre part l'arrivée de la LGV sur la section entre Le Palais et Cahors"...cela aura pour conséquence "la diminution des niveaux de bruit sur Paris- Toulouse de 0,2 ou 1,6 dB selon les secteurs"

**Question 21** : peut-on accepter la diminution des trains sur la ligne POLT comme la réponse de RFF au bruit entre le Palais et Limoges, alors qu'il y a à cet endroit une maison de retraite?

L'Autorité environnementale (p3) demande de compléter la caractérisation des zones humides et d'identifier les terrains permettant le respect qualitatif et quantitatif des mesures envisagées pour

la restauration de zones humides fonctionnelles, le dossier actuellement présenté ne permettant pas une appréciation fiable de l'impact du projet sur celles-ci.

**Question 22** : alors que le projet traverse des zones humides sur le Palais (lande paratourbeuse, ruisseau du Palais) quelles précisions apporte RFF pour assurer la continuité écologique?

**Question 23** : Ne pensez-vous pas que pour juger de l'utilité publique du projet et de la compréhension de son impact, le dossier devait comporter comme le demande l'Autorité Environnementale une étude d'impact comprenant la continuité écologique et les milieux aquatiques (continuité hydraulique et zones humides) : en gros, enjeux de la trame verte et bleue ?

Le fait que ces deux points fassent l'objet d'autorisations postérieures ne doit pas empêcher de prendre en compte ces aspects pour juger de l'utilité publique et de l'impact du projet, chose impossible en l'état (balance entre les intérêts généraux protégés : intérêt général de l'aménagement du territoire et du désenclavement des territoires / intérêt général de la protection de l'environnement.)

**Question 24** : Le bilan coût /avantage ne pouvant être analysé qu'à la lumière d'une information complète des effets écologiques du projet et du coût de leur prévention (ou compensation), comment le public peut-il estimer le dossier qui nous est proposé ?

Au vu de ces recommandations, RFF aurait dû

- Soit présenter les études d'impact (étude des effets prévisibles et mesures proposées pour les supprimer, les réduire, voire les compenser) nécessaires aux autorisations eau et dérogations atteinte aux espèces et habitats.

- Soit réaliser une actualisation de l'étude d'impact produite à la lumière des insuffisances relevées par l'autorité environnementale (et dénoncé par les associations pour la protection de l'environnement depuis le début des études) sur ces points.

(Nous pouvons rappeler qu'une fois l'utilité publique prononcée, les autorisations eau et espèces sont une formalité administrative, et que donc l'intégration de l'analyse des effets sur ces deux points doit se faire maintenant.)

**Question 25** : L'ouverture de l'enquête publique sur la base de l'étude d'impact actuelle ne permet pas d'avoir une mesure réelle des enjeux d'actualité : eau et biodiversité (actu : classements cours d'eau, révision SDAGE, trames vertes et bleues). Ne faut-il pas une actualisation de l'étude d'impact sur ces éléments?

#### **F) Comité des financeurs**

Aujourd'hui plusieurs membres du comité des financeurs à l'origine du projet se sont purement et simplement retirés du projet. C'est vrai pour le Conseil Général de la Creuse et le Conseil Régional du Poitou- Charentes ; le conseil Général de la Vienne et celui de la Corrèze, chacun pour des raisons qui leur sont propres, ont annoncé qu'ils ne participeraient pas au financement des travaux. Connaître qui va payer est absolument indispensable pour avoir une bonne appréciation sur le projet... ainsi que d'avoir une estimation globale du projet comprenant le coût environnemental et les compensations.

**Question 26** : quels financements sont aujourd'hui disponibles pour mettre en oeuvre un tel investissement (estimé à 2,2 milliards d'€ en 2019, sans le coût environnemental), alors que l'on sait que la part du gouvernement ne pourra dépasser les 40% et que la part de l'Europe se concentrera sur les projets transfrontaliers ?

#### **G) La commission Mobilité 21, présidée par le député Philippe Duron, rend ses arbitrages en juin 2013.**

A son arrivée, le gouvernement Ayrault a trouvé des finances publiques dans un état catastrophique... Peu ou pas de marges de manœuvre pour investir. Alors, que faire des 70 projets retenus par le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), suite au Grenelle de l'environnement ? Un catalogue à 245 milliards d'euros ! Dès l'automne, le gouvernement a mis en place la commission Mobilité 21, présidée par le député Philippe Duron, pour évaluer les projets du SNIT et en extraire les priorités.

La commission Mobilité 21 propose de considérer deux périodes : 2020-30 et après 2030 . Dans tous les cas de figure, la LGV Limoges pour sa réalisation concrète est repoussée à après 2030.

**Question 27** : ne doit-on pas prendre le temps de revoir le débat sur l'opportunité lié au fait que les 5 ans sont dépassés entre le débat public de 2006 et le lancement de l'enquête publique ainsi que le contenu du dossier au vu de ses nombreuses insuffisances?

### **H) Problèmes concernant plus particulièrement le lieu géographique de l'association Barrage**

LGV Le Palais -Grossereix (secteur 7)

Avec la traversée de l'autoroute A20, la réalisation de la voie de liaison Nord, le doublement de la D2000 (RN 520) et son raccordement en direct sur l'A20, la création d'un 2ème viaduc de 210 m de long et 40 m de haut pour traverser "le Ruisseau du Palais " et un mur "cyclopéen" de 30 m de haut et 800 m de long, il s'agit sur cette zone de l'endroit où les travaux seront les plus importants.

Bien mesurer l'impact des travaux et du chantier pour les habitants, la faune et l'environnement est donc primordial.

Pourtant la population a été ignorée lors des études de RFF

**Question 28** : Trouvez-vous normal que la 1ère réunion publique au Palais sur Vienne ait eu lieu le 11 janvier 2012 et la 2<sup>ème</sup> le 25 février 2013, c'est à dire après la clôture des études de RFF ?

Incontestablement la concertation entre RFF et les habitants du Palais n'a pas eu lieu

Dossier E9 -7 chapitre 4

#### 1) analyse des impacts et mesures (ch 4-1)

Ce dossier d'étude d'impact est brouillon, renvoyant souvent à d'autres parties du dossier qui n'apportent pas les éclaircissements attendus, il ne permet pas d'avoir une vue d'ensemble des problèmes générés notamment par le chantier ; on trouve d'un côté un chapitre "\*impacts spécifiques en phase travaux (4-1)" d'un autre côté un chapitre " mouvement des terres "... chaque chapitre est incomplet : RFF renvoie à plus tard l'impact concret du chantier, lors de "discussions au moment du chantier entre les entreprises réalisant les travaux et la collectivité" d'où, questions dans le désordre :

- mouvement des terres

- matériaux extraits : 3 862 000m<sup>3</sup> - 846 000m<sup>3</sup>

- matériaux excédentaires non réutilisables, à évacuer : 1 776 000m<sup>3</sup> - 646 000m<sup>3</sup>

- matériaux nobles à faire venir : 30 000m<sup>3</sup> - 15 000m<sup>3</sup>

"L'utilisation des voiries existantes locales sera précisée lors des études de détail"

**Question 28** : comment juger de l'impact du chantier, quand ne sont pas définies les routes chantiers, le nombre de base chantier (une pour la construction du mur cyclopéen, une pour les piles du 2<sup>ème</sup> viaduc, une pour le tablier de plus de 200 m à 40h de haut) le nombre de ? Le passage de poids lourds envisagé dans une zone pavillonnaire (entre les Terrasses et la Dépesse) et devant une école (Giraudoux) non signalée ? = public mal informé !

#### 2) zones potentielles de dépôts de terre (4-1, p 8/26)

70 000m<sup>3</sup> à Anguemaud (entre la RD 142 et la petite Mazelle)

**Question 29** : cette zone à Anguemaud étant une zone urbanisable, quelle compensation est proposée, la zone urbanisable pourra-t-elle être maintenue?

97 200m<sup>3</sup> sur la Grande Pièce vers La Tuilerie (sur la zone humide?)

**Question 30** : le peu de précision dans la localisation ne permet pas une juste appréciation, il y a là une zone paratourbeuse à Molinie, à forts enjeux pour la flore et la faune, nous avons là des espèces protégées indéplaçables, des dérogations européennes vont être demandées. Comment peut-on préjuger du résultat de ces demandes non effectuées à ce jour ?

#### 3) impact sur l'eau (4-1)

Des zones d'habitations sont actuellement alimentées par des eaux de captages qui seront coupés, aucune étude n'a été réalisée à ce jour, seule une vague promesse (tous les verbes sont conjugués au futur)

- p 10/26) Plaisance et Basse Mazelle := "prime pour utiliser AEP "(montant? Durée?...) "

- Ribière : "recherche de point d'eau, forage ou collecte d'eau pluviale..."(garantie?)
- ouvrages de franchissement des cours d'eau :un seul étudié avec compensation (Valparaíso pl2)
- "des compensations sont prévues pour les vallées du Clain, de la Dive, de la Vienne, l'étang de Crouzette... rien sur notre secteur!

**Question 31** : Comment obtenir avant la DUP des études et des garanties du rétablissement des eaux de captages?

#### 4) impact sur le patrimoine naturel (4-1)

-Mazelle : (p 15)"la prairie paratourbeuse à Molinie de la Grande Pièce sera impactée de façon plus conséquente (0,2 sur 0,5 ha)..."risque de perturbation hydraulique"...

"La zone humide que vous évoquez dans votre message existe encore. Il s'agit d'une "lande paratourbeuse à Molinie". Cette appellation étant plutôt réservée aux spécialistes, appelée "tourbière"dans le dossier Voie de Liaison Nord en 2010."

Le DAEN Service des espaces naturels confirme "qu'il s'agit d'un milieu assez rare qui doit justifier d'une attention particulière, surtout dans les environs de Limoges où les conditions écologiques ne sont pas vraiment favorables à la formation de tels habitats, il en existe d'autres exemples sur les communes d'Eyjeaux et Veyrac. Ensuite, il faut s'éloigner vers les Monts d'Ambazac pour en trouver de plus grandes étendues.

Ce genre de milieu abrite en outre des espèces animales et végétales très spécialisées supportant assez mal les variations importantes de certains paramètres écologiques comme le taux d'azote assimilable (nitrates) dans le sol ou les eaux de ruissellement, ce sont des milieux sensibles qui ne peuvent être déplacés ou compensés, leur création est le résultat de plusieurs dizaines, voire centaines de milliers d'années .

Zone protégée au niveau européen "

**Question 32** : là encore aucune demande de dérogation n'a été entreprise, ni pour la destruction d'une partie de la zone qui peut avoir des conséquences sur l'ensemble de la surface, ni pour la faune et la flore dont de nombreuses espèces protégées. Ne doit-on pas exiger des demandes et des résultats préalables à l'acceptation de l'enquête publique?

\* Passage dans le site classé de la Mazelle : "nécessité d'obtenir une autorisation préfectorale.après la DUP"

**Question 33** : comment peut-on anticiper le résultat de l'autorisation préfectorale ? Ce sont des éléments qui manquent pour juger le dossier.

#### 5) concernant les coupes d'arbres dans les bois

Le cas du bois d'Anguernaud "l ha de chênaie acidiphile détruite dans le bois d'Anguernaud"... "le projet coupe en 2 une zone de papillons protégés et va gêner le cuivré des marais" etc.

**Question 34** : comment envisager des mesures compensatoires dans des territoires autres, comme il est proposé, d'autant que les espèces animales protégées ne sont pas déplaçables ? ("une mesure compensatoire sera étudiée avec Chaptelat et l'Agglomération")

**Question 35** : alors que partout ailleurs on annonce que, pour un arbre abattu, un sera replanté, en sera-t-il de même au Palais pour les 31,06 ha concernant les bois d'Anguernaud, bois de l'Etang, bois du Viaduc, les pentes du Viaduc les landes du Gravier, le boisement au nord de la Résidence du Puy Martin, déboisés pour le chantier ou la plateforme de la LGV ici en double voie et où le reboisement est-il prévu ?

#### 6) Rétablissement des chemins forestiers

Aussi bien au niveau du Palais qu'au niveau de Beaubreuil, les espaces boisés ou en terre agricoles étaient une ouverture sur la nature et la campagne.

Au Palais la municipalité avait acheté et fait classer les bois de la RD 142 jusqu'au viaduc pour en faire un lieu de détente et de promenade ; alors qu'il existe à travers le bois de nombreux chemins de traverse, que le "sentier du Palais" est coupé à 3 reprises, "un seul ouvrage de franchissement est prévu au PK 111

**Question 36** : Ne faut-il pas dans un bois public, à vocation de promenade et de détente, prévoir des passages au moins tous les 400 ou 500 m ?

**Question 37** : la promesse de rétablir tous les chemins, indiquée dans le MECDU, n'est-elle pas en contradiction avec la réalité du dossier?

7) Impact sur la faune et la flore et la qualité des eaux des cours d'eaux

L'impact sur le "Ruisseau du Palais est caractérisé comme très fort. Alors que l'usine de Cuivre CGEP avait totalement pollué ce ruisseau, classé en 2001 comme "ruisseau mort ", depuis 10 ans, au prix d'efforts techniques et financiers très importants (construction d'une usine de traitement des eaux, isolation des décharges polluantes , récupération et traitement des eaux d'infiltrations, pour plusieurs millions d'€ ), la CGEP a réussi à redonner vie au "Ruisseau du Palais ", des herbes, algues et poissons sont revenus, cela reste fragile. La CGEP bien qu'ayant fermé l'usine maintient à vie l'usine de traitement des eaux, avec le personnel pour récupérer les eaux d'infiltration de la décharge qu'ils ne peuvent pas déménager.

RFF s'apprête à détruire totalement le Ruisseau pour construire les piles du pont, une base chantier, aucun bac de rétention n'est prévu, juste une liste des effets néfastes à attendre de la construction : au droit du ruisseau du Palais (p 16/26): ..."risque de perturber la continuité écologique"... "le franchissement en viaduc permettra de maintenir la transparence écologique pour les mammifères semi-aquatiques"... "une demande de dérogation exceptionnelle pour la destruction d'espèces protégées sera réalisée après la DUP"

**Question 38** Comment peut-on imposer à la CGEP (Rio tinto) le maintien de son travail pour la sauvegarde du ruisseau et ne pas imposer des dispositions aussi rigoureuses à RFF pendant les travaux pour sauvegarder le site ?

**Question 39** : à maintes reprises, RFF explique "cela sera demandé après la DUP" ou "cela sera vu avec les entreprises lors de la construction", comment peut-on mesurer l'impact du projet dans ces conditions ?

Les autres petits ruisseaux : " leur intérêt en apport d'eau est important..., les ouvrages prévus ne permettront toutefois pas de maintenir à l'identique le lit des cours d'eau"

**Question 40** : Quelle garantie avons-nous du maintien de l'apport d'eau? Le maintien de la continuité écologique n'est pas assuré dans le dossier en l'état

8) impact sur le fonctionnement écologique et mesures environnementales ( 4-1)

La grande faune dans le secteur 7(p 17)

nous sommes ici dans une zone de chasse avec de grands animaux (sangliers, chevreuils..) aucun passage n'est prévu sur les 6 km du secteur de Grossereix au Palais sur Vienne .

**Question 41** : des zones de passage grande faune ne devraient-elles pas être prévues au niveau de la Mazelle et du Palais ?

Petite faune : "certains ouvrages seront aménagés, des clôtures guideront les animaux vers ces ouvrages "

**Question 42:** combien d'ouvrages pour les petits animaux? Dans le secteur 7 de Grossereix au Palais, le flou des propositions l'emporte

"Faune et flore ordinaires profiteront des mesures prises pour les espèces rares...et de la gestion extensive des dépendances de RFF, des délaissés comme sous le viaduc"

**Question 43** : dans cette zone urbanisée, RFF s'engage-t-il à ne plus utiliser les désherbants "nécessaires" pour l'entretien des voies?

9) impacts spécifiques en phase travaux (4-1)

- traversées de zones inondables : "des précautions seront prises"... " les mesures seront précisées avec le dossier sur l'eau"

- risques pour l'eau : idem - "les petits ruisseaux seront déviés pendant la phase travaux"(p20)

**Question 44** : Le fait que ces points (eau et biodiversité ) fassent l'objet d'autorisations postérieures, empêche à ce stade de l'étude d'avoir une juste appréciation du coût du projet et de son impact. Pour la lisibilité du projet, pourquoi RFF ne fait-il pas une estimation ?

Problèmes particuliers pour le viaduc du Ruisseau du Palais -p21 à 26:

"Problèmes liés à l'installation du chantier de construction du viaduc, cm bétonnage et à la protection des berges "

"Nécessité d'utilisation massive de béton pour les piliers du pont"

= "risque de projections dans le ruisseau, d'augmenter l'alcalinité de l'eau, de colmater les frayères " etc.

= "incidence des installations provisoires de chantier": "besoin d'équipements, d'engins (camions, pelles hydrauliques, grue, groupe électrogène, stockage de carburant" etc...) "production importante de MES" (remèdes?)

= listing des impacts sonores, vibrations, poussières

- "les zones de chantier auront aussi des effets sur l'environnement humain"

- "pour la construction des piles et des culées, deux accès sont envisageables" :

"Depuis la RD 142 et un passage près du Moulin de Juriol, pour la culée N et les 2 piles N

= à partir de la trace de la LGV pour la cidée S et la pile S"

= "une piste chantier sera créée le long des rives pour permettre l'accès au chantier"

= "une piste du viaduc à la RD 142 à Anguernaud"

= utilisation "de la voie communale au niveau de Juriol"

= et de "la voie communale au niveau des Terrasses"

**Question 45** : est-il admissible que chaque nuisance signalée ne soit pas accompagnée de mesures appropriées pour en limiter l'impact ? (mesures de protection pour l'environnement laissées à l'appréciation du constructeur, impact sur les bois traversés)

**Question 46** : l'utilisation possible de ces voies communales a-t-elle été envisagée en accord avec la commune, car certaines sont interdites aux camions de + 3,5t?

- Problèmes autour du viaduc du Palais : p 13

"Les modalités d'excavation seront définies lors des études détaillées du projet"

"Les modalités seront définies avec l'exploitant ferroviaire et la commune avant le démarrage du chantier "

**Question 47**: comment dans une enquête publique peut-on juger des problèmes en découlant, voire estimer les risques et les solutions à demander, si les modalités sont à définir plus tard ? Le dossier n'est-il pas incomplet ?

Problèmes particuliers pour la construction du mur cyclopéen

"Les terrassements, déblaiements, vont générer du bruit, de la poussière, les vibrations créées par les engins et l'usage des explosifs à proximité des habitations risquent de générer des problèmes sur les maisons ..." "une des solutions possibles pour le mur de soutènement de la Dépense :

- déblayer par tranche de 15 m

- taluter sur toute la hauteur

- clouer le talus par tranche de 15 m

- plaquer le mur cyclopéen "

"Pour réaliser le mur cyclopéen de soutènement de la Dépense, l'accès peut être envisagé depuis l'intersection entre la RD 142 et la LGV (Anguernaud) et par la route communale entre les Terrasses et la Dépense"

**Question 48** : RFF n'aurait-il pas dû proposer de manière précise pour la compréhension du dossier, les voies d'accès chantier pour la réalisation de ce type d'ouvrage gigantesque, un mur de 800m de long et 20m de hauteur, en pierres volumineuses avant l'enquête publique ?

**Question 49**: quelles sont concrètement les mesures proposées pour limiter l'impact sur les riverains?

**Question 50** : peut-on accepter l'accès aux emprises ferroviaires par des routes communales entre deux lotissements les Terrasses et la Dépense et passant devant les écoles J Giraudoux, interdites aux camions de + 3,5 t ? Combien de camions? Combien de bruit? Combien de risques d'accidents?

Rien pour la réalisation du tablier du viaduc

**Question 51** : Comment sera réalisé le tablier du pont de 207 m, sur quelle terrasse, de quel côté du Ruisseau du Palais et avec quelle voie d'accès? La solution n'a-t-elle pas été encore trouvée, ou est-elle tellement impactante qu'on a préféré la passer sous silence?

#### 10) Bâti et cadre de vie (p5)

L'urbanisation et la zone d'activités du secteur d'Anguernaud sont en partie remises en cause. C'est dans cette zone qu'est prévue une zone de stockage des matériaux extraits.

**Question 52** : peut-on maintenir la zone de stockage des matériaux en zone urbanisable, si oui, dans quel délai, quelle utilisation du terrain pourra être envisagée?

#### 11) L'impact sur la santé des riverains ...et mesures envisagées (ch 4-2)

Un tel chantier concentré dans une zone urbanisée va durer 5 ans avec certaines périodes de 6h à 22h. Aucune étude sérieuse sur l'impact en terme de bruit, de poussières, des dispersions du radon...

Tout le chantier se trouve sur une zone granitique riche en radon piégé dans la pierre.

La proposition de RFF : une étude de bruit "à l'horizon de 20 ans "(p1/16):

la circulation des trains provoque des vibrations..."risque de dommages pour les constructions faibles...gêne surtout pour les personnes" en prévoyant des études ultérieures pour les zones où les vibrations seraient plus fortes (voir question 46)

#### \* problème du bruit (p5)

-niveau sonore : "à moins de 150 m, 47 habitations (à Anguernaud, Rivailles, Dépesse, entre 22,5 et 47 dB et entre 150 et 300 m, 145 habitations (entre 21,5 et 41 dB)"

Rien d'étudié sur le versant côté cité CGEP, alors qu'à cet endroit les TGV circuleront

Terrasses) le long du mur cyclopéen de la Dépesse, le bruit va percuter le mur et se reporter en face sur la CGEP.

**Question 53** : l'impact bruit ne doit-il pas être réétudié incluant le versant CGEP ?

RFF explique qu'il y aura un impact bruit fort pendant le chantier lié "aux engins de démolition (pelles hydrauliques, scies à bitume, brise-roche, brise-béton, marteau-piqueur et avertissements sonores) aux engins de levage pour les ponts" Il est précisé qu'il n'y a aucun établissement de santé, maison de repos à proximité des zones de travaux".

**Question 54** comment doit-on considérer l'établissement des Tuileries à Grossereix et la maison de retraite du Palais?

#### \*zones d'utilisation des explosifs (bruits et vibrations) :

PK 105 : 208 000 m<sup>3</sup> de déblai

PK 109,4 : 7000 m<sup>3</sup> (Basse Mazelle)

PK 110,2 : 104 000 m<sup>3</sup> (Anguernaud)

PK 110,9 : 7000 m<sup>3</sup>

niveau ligne POLT : 31 000 m<sup>3</sup> de déblais rocheux (vibrations)

RFF propose : un constat sera fait de l'état du bâti avant les travaux pour indemniser si dommages

**Question 55** : le constat sera-t-il fait de manière systématique sur l'ensemble des maisons et dans quel rayon ?

#### \*la qualité de l'air

« Pourra être affectée lors des terrassements, par la circulation des engins et l'épandage de liants hydrauliques »

"Poussières et particules peuvent provoquer une gêne, voire un danger pour les riverains, être à l'origine d'une intoxication humaine par inhalation ...en phase travaux, possibles émanations de radon. . ." (mesures)

#### Aucune étude sérieuse sur l'impact en terme de bruit, de poussières

**Question 56** : vu l'importance du chantier prévu ne doit-il pas y avoir au niveau du Palais une étude " impact chantier" sur la santé publique ? au niveau du bruit, au niveau des poussières, au niveau des risques liés à la dispersion du Radon

Aucune mesure n'est précisée au moment du chantier, alors que nous avons un des chantiers les plus importants du projet, en pleine zone urbanisée .

**Question 57** : quelles mesures compte prendre RFF pour diminuer l'impact du Chantier sur le Palais?

## 12) impact paysager et mesures (E 9-7 ch 4-4)

- zone 8 - "impact faible : le tracé s'établit franchement dans le domaine boisé de la confluence entre Mazelle et Ruisseau du Palais, secteur très boisé, peu accessible hors chemins"

= "cicatriser les impacts sur le boisement"

= "régénération de lisières, plantation de bandes boisées dans les délaissés de travaux.

RFF commet ici une erreur manifeste d'appréciation la commune a acheté le domaine boisé et a défini là une vocation de cet espace dans le PLU en précisant que le bois d'Anguemaud est un bois structurant avec l'objectif de conforter les liens entre les différents espaces et de développer des équipements de loisirs.

**Question 58** : RFF ne doit-il pas prévoir de conserver la vocation du bois telle que définie dans le PLU ?

- zone 9 - "impact modéré : le raccordement sur la ligne POLT induit de forts terrassements, la construction d'un viaduc et de nombreuses pistes de chantier...secteur très boisé"

= "cicatriser...idem zone 8 (pourtant, le problème est différent!)"

- zone 10 - "impact fort : les voies de connexion entre les 2 lignes induisent de forts terrassements ; 16 sans aménagements, le versant de la Dépense serait dénaturé"

= "mettre en continuité la trame verte, cicatriser les boisements impactés"

= "plantation d'une haie bocagère et régénération de lisière si nécessaire"(c'est tout pour un impact aussi fort, et la végétalisation du mur ?)

**Question 59** : RFF ne doit-il pas prévoir des compensations , même sur un autre endroit de la commune ?

## MECDU Le Palais

L'emprise de la LGV sur Le Palais (p5) représente 36 ha d'espace boisé, soit 15% des espaces de la commune"

- "plusieurs zones concernées : N2, 2AU, ULa, U2, ON4 (gens du voyage) A à protéger, espaces boisés classés"

**Question 60** : L'impact de l'ensemble des travaux notamment sur le bois n'a jamais été présenté aux habitants du Palais, ne doit-il pas y avoir une étude particulière prenant en compte le chantier et le devenir du site ?

- p 9/95, description de la ligne : "la voie Paris-Toulouse sera légèrement dévoyée"

Il n'a jamais été question de cela ni dans les ateliers RFF ni dans les réunions publiques.

**Question 61** : sur quelle distance, avec quel écartement, et à partir de quel point? Est-ce que cela va empiéter sur les terrains dit "du Mas", voire la maison de retraite ?

p 12 "Dossier de document d'urbanisme opposable"...

... "la mise en compatibilité permettra l'inscription de la plate-forme ferroviaire"... ..mesures de compensation : en fait, que des rétablissements et des aides individuelles...

p 13 "les sentiers de randonnée seront rétablis "... (tous ?) proposition de reboisement : aucune précision (surface, lieu, conditions?... ) intégration paysagère :

- "régénération de lisières pour les bois"

- plantation de "haies bocagères pour les terrains agricoles"

A quel endroit sur le Palais ?

**Question 62** : pourquoi les mesures de compensation ne sont-elles pas détaillées, précisées et localisées? Suite aux pages 12 et 13, peut-on garantir les affirmations de RFF ?

Zones traversées sur 2,5km sur la commune du Palais :

-N1 bois d'Anguemaud 406 000 m<sup>2</sup>

-2AU (u2, zone agricole avec urbanisation future) 40 000 m<sup>2</sup>

-2AU (u3) 68 000 m<sup>2</sup>

-Uia (zone d'activités commerciales ou artisanales) 31 000 m<sup>2</sup>

-U2 (urbanisable et commerciale) 11 000 m<sup>2</sup>

-N4 (aire des gens du voyage) 1656 m<sup>2</sup>

p 14 "l'emprise réservée pour la LGV empiète :

-sur la zone n°4 pour l'élargissement de la RD 142

-sur l'emplacement n°12 réservé à un sentier piéton avenue J Giraudoux

-sur plusieurs espaces boisés classés (EBC) "superficies déclassées"

-Bois d'Anguemaud : 1,55 ha

-Bois Chapelle : 0,05 ha

-Bois Etang et Viaduc : 23,20ha

-Pentes du viaduc : 1,91 ha -Landes du

Gravier : 4,23 ha

-Résidence du Puy Martin : 0,12 ha soit 31,06 ha (15% des bois de la commune) "pour faciliter la mise en œuvre du projet, les règlements des différentes zones traversées seront mis en compatibilité"...

...ex zone N4 : l'article 1 prohibe "toute nouvelle construction et toute nouvelle utilisation non liées au fonctionnement de l'aire d'accueil des gens du voyage", il faut donc " lever l'interdiction pour les constructions et installations liées au projet".

**Question 63** : pourquoi a-t-on besoin de lever l'interdiction pour "les constructions et installations liées au projet" sur l'aire des gens du voyage? Est-il envisagé à cet endroit un lieu de stockage ou une base chantier ?

p 15 "Plans et textes du PADD seront modifiés pour être compatibles avec la LGV" certains emplacements étaient déjà réservés par d'autres projets (RD, Sentier pédestre): les projets sont dits compatibles

p 22 et 23 cartes avec les modifications, la carte p 22 est coupée, on ne voit pas l'emprise sur l'aire des gens du voyage même légende pour toutes les emprises!(VLN, routes, LGV, projet de route à Utrillo...)

**Question 64** : Où est la partie impactée du sentier pédestre Giraudoux, et de quelle manière le projet peut-il empiéter sur la ferme du Mas et la maison de retraite ?

p 24 à 40 : Modifications sur le texte du PADD... "par ailleurs, des mesures d'insertion environnementales et paysagères ainsi que des compensations seront mises en œuvre dans le cadre du projet"... alors que l'on ne trouve rien ni sur les cartes ni dans le texte,!)

**Question 65** : Quelles compensations, et où? Pourquoi cela ne figure pas dans ce document?

P 42 carte du PADD mis en compatibilité : elle est inutilisable en état, on voit à peine la trace de la LGV, rien ne semble modifié au niveau des bois déclassés, des zones traversées...

p 43 à 95 : Mise en compatibilité du PLU

-p 44: zones U2 et U2a

- article 2: "les installations et constructions nécessaires au projet LGV. Les affouillements et exhaussements de sols, imposés par la réalisation des aménagements, ouvrages et équipements liés ou nécessaires au projet LGV sont autorisés "

- Réseaux électriques et téléphoniques (p47) : ..."les raccordements seront en souterrain chaque fois que le réseau public riverain sera lui-même souterrain" mais "les installations liées au fonctionnement de la LGV ne sont pas soumises à cette règle"

p 53 zones U3 et U3a : idem (copié-collé)

p 63 zones U1a, U1b, U1c : idem

p 71 zone 2AU (zone d'extension de l'urbanisation) : idem...(rien sur la remise en cause de projets d'urbanisme)

p 73 zone NI (zone naturelle forestière, de protection des sites): idem

p 80 zone N4 (aire des gens du voyage)

Article 1 : "occupation et utilisation du sol interdites :

-toute nouvelle construction et utilisation du sol non liées au fonctionnement de l'aire d'accueil des gens du voyage ... à l'exception des constructions et installations liées ou nécessaires au fonctionnement de la LGV LP"

- "les utilisations du sol, carrières ou dépôts qui seraient incompatibles avec la destination, la salubrité, la tranquillité, la sécurité...ci l'exception des affouillements...etc (cf les précédents)

Article 2 : sont autorisés les constructions, installations, affouillements, exhaussements de sols imposés par la réalisation des aménagements, ouvrages et équipements... (cf les autres)  
p 83 zone A (agricole)

Article 2 "occupations soumises à conditions particulières:

- les affouillements... (Idem)

- les réseaux...(idem)

P 95 tableau avec, en plus, la mise en compatibilité, par ex :

n°22 : Anguemaud, liste des bois

Le mas

**Question 66** :Une fois le PADD et le PLU modifiés et la DUP prononcée , RFF ou les entreprises de construction seront-elles contraintes de déposer un permis de construire pour toute installation, dépôts de terre, affouillements et exhaussements de sols, imposés par la réalisation des aménagements, ouvrages et équipements liés, seront-elles tenues de demander un avis, et à qui, pour installer une base chantier, ouvrir une route ...ou auront- elles tout pouvoir ?

**Conclusion** : En l'état, le projet n'a pas été étudié dans sa complexité, l'alternative POLT et les événements nouveaux survenus depuis 2006 n'ont pas été pris en compte.

Le refus de RFF d'accepter des contre-expertises met en doute l'objectivité des études. Je me prononce contre le projet LGV.

### **Vienne Nature**

Courrier de Jean-Louis JOLLIVET Président de Vienne Nature en date 13 mai 2013 annexé sous le n° 132 au registre de la préfecture de Limoges.

## MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME SUR LES COMMUNES CONCERNÉES PAR LE PROJET DE LGV LIMOGES-POITIERS UNE PROCÉDURE PRÉMATURÉE :

- Une emprise encore imprécise :

Une des fonctions de l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est de délimiter les emplacements réservés. Ces emplacements dépassent l'emprise du projet mais sont définis par rapport à cette emprise, qu'il s'agisse de bases : travaux, de bases de maintenance, de dépôts définitifs ou temporaires de déblais, de déplacements de voiries, de construction de stations électriques, de bassins de rétention des eaux de ruissellement polluées, etc. L'expérience du chantier de la LGV Tours-Bordeaux, suivi de près par notre association en liaison avec le concessionnaire, montre que cette emprise, si elle est définie dans la hâte, afin de franchir le plus vite possible l'épreuve de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, se révélera massivement sous-estimée et mal estimée. L'exemple de Tours-Bordeaux est instructif : en 2012, quelques mois à peine après le lancement du chantier, des enquêtes complémentaires ont dû être conduites pour élargir l'emprise à 1 000 hectares supplémentaires, alors que, dans le même temps, 700 hectares réservés à l'emprise étaient déclarés superflus. Ainsi, une superficie équivalant à 20% de l'emprise initialement prévue changeait de destination. Les raisons invoquées par le maître d'ouvrage ont été claires : évaluation fautive du volume de déblais à stocker, car faite hâtivement avant une définition suffisante du profil en long ; choix provisoire des terrains de stockage à réviser car établi arbitrairement avant négociation avec les agriculteurs ; emplacements des rétablissements de voirie à modifier car conçus avant négociation avec les Maires, ... Ces modifications incessantes et souvent importantes continuent en 2013 avec des enquêtes parcellaires complémentaires sur Chasseneuil et Jaunay-Clan. Elles perturbent les procédures d'aménagement foncier et créent un climat d'insécurité pour les riverains du projet et les communes. Elles ont contraint à de nouvelles expertises en matière d'habitats et d'espèces protégées. Et parfois entraîné de nouvelles destructions d'espèces, donc des compensations nouvelles qu'il a fallu localiser.

Ne dormons qu'un exemple d'impact d'études techniques inachevées sur la MECDU : 10 mois après le début du chantier, le constructeur a augmenté le volume de remblais prévus en zone

inondable pour prolonger le viaduc de franchissement d'un cours d'eau ; ce faisant, il s'est imposé de libérer du foncier pour trouver de nouvelles surfaces d'extension des crues pour compenser le volume d'eau soustrait à la crue par l'ouvrage supplémentaire.

Le retour d'expérience est sans appel : il faut avancer dans les études techniques d'APS (Avant-Projet Sommaire) pour définir valablement l'emprise, puis avancer dans les négociations avec les Maires, les agriculteurs, les associations pour localiser exactement les superficies qui seront impactées. C'est donner de faux espoirs que de modifier à minima les documents d'urbanisme en fonction d'une emprise évaluée avec une marge d'erreur considérable et systématiquement sous-évaluée. C'est se condamner à exproprier, détruire, défricher aux mauvais endroits.

Ce retour d'expérience est d'autant plus parlant que l'entreprise responsable de l'évaluation bâclée fournie à l'enquête publique Tours-Bordeaux, à savoir Réseau Ferré de France, est aujourd'hui à l'œuvre sur Limoges-Poitiers, avec le souci évident de brûler les étapes avant qu'une politique ferroviaire révisée n'impose un plus grand respect des territoires, et particulièrement avant le rapport de la Commission Mobilité 21 chargée de hiérarchiser les trop nombreux projets de LGV.

- Une étude d'impact à peine esquissée :

C'est une des leçons du chantier Tours-Bordeaux : l'impact sur les espèces protégées et leurs habitats a été considérablement revu à la hausse par le Conseil National de Protection de la Nature qui, postérieurement à la DUP, a formulé des prescriptions nouvelles en matière de restrictions d'impact et de mesures compensatoires. Elles ont été reprises dans les arrêtés ministériels et interpréfectoraux autorisant, par dérogation à la loi, la destruction d'espèces protégées. Ce décalage est imputable aux insuffisances criantes des études préalables. Menées en un temps record entre Limoges et Poitiers, les études établissant l'état initial, prévoyant les dégâts, évaluant les moyens de les compenser, ont été réalisées sans inventaires exhaustifs sur l'année, et sans consultation des experts. Leurs conclusions ne sont pas fiables.

Déjà, l'Avis du 13 mars 2013 de l'Autorité Environnementale implique des modifications substantielles qui ne seront pas intégrées dans le dossier soumis à enquête publique, faute de quoi rien ne garantit qu'elles seront ultérieurement prises en compte.

L'absence d'étude d'impact approfondie concernant les effets du chantier sur le fonctionnement des nombreux cours d'eau traversés, leurs zones humides et les espèces aquatiques et semi-aquatiques ne peut elle aussi que préparer une remise à plat du projet lorsque seront élaborés les arrêtés au titre de la loi sur l'eau, entraînant notamment d'importantes modifications dans la conception des franchissements afin de respecter le principe de transparence hydraulique (libre circulation des sédiments et des espèces) et la non perturbation du régime des crues...

Au stade actuel de l'étude d'impact, une enquête publique ne saurait être que prématurée.

**DES RÈGLES INACCEPTABLES DE DÉFINITION DES ZONES INCONSTRUCTIBLES :**

Parmi les emplacements réservés, une bande inconstructible pour l'habitat est définie de part et d'autre de l'emprise de la future ligne. Elle est calculée par RFF à partir d'un logiciel de modélisations du bruit nourri par des données concernant les trafics prévus, les caractéristiques techniques des voies et des rames, la topographie, les vents dominants, les aménagements prévus,... Une fois traitées, ces informations permettent de prévoir une exposition au bruit évaluée en décibels : pas de zone constructible pour l'habitat à partir de 60 dB (A). Mais ce seuil ne correspond pas au bruit émis au passage d'un TGV à 320 km/h ; il est issu d'un calcul moyennant qui prend en compte les plages de silence entre deux passages de train, si bien que les pics de bruit sont gommés. Un lotissement pourra donc s'installer à 100 mètres de la LGV même si chaque passage de convoi produit à cette distance un bruit traumatisant de 80 dB (A).

Ce mode de calcul inacceptable, qui n'est ni imposé ni interdit par la réglementation française, s'applique aussi aux habitations existantes : pas de droit à l'expropriation à moins de 60 dB (A).

Dans une politique de santé publique, l'emplacement réservé inconstructible en bordure d'emprise doit au minimum respecter le seuil de l'OMS en matière de gêne sonore et interdire une bande exposée à plus de 50 dB (A) de moyenne. Mieux, il devrait évaluer la dose de bruit

probable à l'aide d'indicateurs prenant en compte l'émergence et les pics de bruit : LAmax ou LAeq temps de passage. Les services de l'Etat (DPP, ARS) connaissent ces outils.

Il ne peut pas être défini a priori en termes de distance : c'est la topographie qui détermine la propagation du bruit et même une distance fixe de 200 mètres de part et d'autre de la LGV serait, dans bien des cas, insuffisante : vallées, terrain ouvert, passages en remblai...

Modifiés sur la base d'une distance standard d'inconstructibilité irréaliste, 100 mètres, les documents d'urbanisme ne seront pas opératoires.

#### UNE TENTATIVE POUR CONTOURNER UN RECOURS :

Vienne Nature, dans le cadre de la fédération régionale Poitou-Charentes Nature, est engagé dans un recours devant le Tribunal Administratif de Paris contre la décision du Centre National du Débat Public qui a refusé de déclencher un nouveau Débat bien que le délai réglementaire de 5 ans soit écoulé depuis le premier Débat. Le CNDP a refusé de prendre en compte les éléments nouveaux importants intervenus depuis : poursuite de la rénovation de la ligne POLT, ce qui mettra Limoges à moins de 2 H 30 de Paris. Il n'est pas besoin de spéculer sur les possibilités de raccordement au réseau des LGV par une éventuelle LGV POCL (Paris- Orléans-Clermont) pour donner des arguments aux nombreux élus et aux APNE qui demandent un nouveau débat public et une étude enfin sérieuse des possibilités offertes par la ligne historique.

L'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne dispose pas de la sécurité juridique nécessaire.

Elle est prématurée aussi pour cette raison.

- Pour les trois motifs précédents, Vienne Nature donne un avis défavorable au projet de mise en compatibilité proposé.
- Vienne Nature confirme son avis négatif sur l'opportunité du projet, pour les motifs principaux suivants:
  - La logique du cahier des charges d'une LGV impose de violer la hiérarchie légale : éviter ; restreindre les impacts ; compenser. Dans les territoires traversés le refus de l'évitement systématique des zones sensibles, tant du point de vue humain que naturaliste, implique des dégâts irréversibles qu'aucune « compensation » ne réparera. Il a été manifeste, tout au long des « ateliers de concertation », de « zones préférentielles » en « itinéraire pressenti », que seul primait un impératif de gain de temps de trajet, aggravé ici par l'objectif arbitraire de mettre Limoges à 2 heures de Paris.
  - La saignée d'une LGV impose la destruction des continuités écologiques Malgré les hommages rituels rendus à la trame verte et bleue, la coupure des milieux serait ici aggravée par le jumelage avec la RN 147.
  - L'étude des solutions alternatives et des raisons de leur rejet n'est pas produite; rien notamment sur une réhabilitation ambitieuse de la ligne existante Limoges-Poitiers, capable à la fois de rapprocher les deux capitales régionales et de désenclaver les territoires.
  - Aucune étude des diverses hypothèses socio-économiques sur les impacts négatifs d'une LGV sur le développement, sinon la survie, des territoires ruraux traversés. Le dossier ignore l'hypothèse hautement probable d'une mort lente de l'actuelle ligne TER, privée de son trafic de bout en bout et privée des investissements nécessaires à sa modernisation.

Loin de correspondre à un intérêt public majeur qui pourrait justifier des sacrifices en termes de cadre de vie et de biodiversité, une LGV Limoges-Poitiers aurait toutes les caractéristiques d'un projet non seulement inutile mais nuisible.

**Courrier de Jean-Louis JOLLIVET Président de Vienne Nature en date du 10 juillet annexé sous le n° 1651 au registre de la préfecture de Limoges.**

L'association Vienne-Nature est FAVORABLE à une deuxième phase de rénovation de la Ligne TER Poitiers-Limoges, à une remise à niveau de la ligne Angoulême-Limoges, ainsi qu'à la modernisation de la ligne POLLT afin de mettre Limoges à moins de 2h30

de Paris et CONTRE la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges pour les raisons essentielles suivantes :

#### AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Vienne Nature veut le développement d'un réseau de transports ferroviaires du quotidien dans notre Région. Les lignes historiques Poitiers-Limoges et Angoulême-Limoges en sont des maillons indispensables. Leur modernisation est réalisable sans accroître notre endettement pour 50 ans. Il est urgent de faire une étude approfondie du coût de leur remise à niveau. Rappelons: La LGV Limoges Poitiers, ce serait 2 milliards d'euros pour 115 km de voie unique voyageurs alors que la solution alternative pour desservir Limoges, à savoir la modernisation de la ligne POLLT (Paris-Orléans-La Souterraine-Limoges-Toulouse) c'est 500 millions d'euros pour 713 km de double voie soit 1426 km de voie voyageurs et FRET entre Toulouse et Paris.

Vienne Nature refuse qu'une ligne LGV vienne condamner à la mort lente la ligne historique en la privant du trafic de bout en bout, ce qui enclaverait les territoires aujourd'hui tant bien que mal desservis: Montmorillonnais en Vienne et Basse-Marche en Haute-Vienne. L'hypothèse d'une gare TGV intermédiaire à la Grande Ferrière, tardivement avancée par certains défenseurs du projet, contredit l'objectif sacro-saint de Limoges à 2h de Paris et n'est pas compatible avec le cahier des charges de la grande vitesse. Elle n'a jamais été envisagée par RFF. Quant à l'hypothèse du maintien de deux lignes, nous constatons que RFF n'est pas financièrement capable aujourd'hui d'entretenir tout le réseau existant : il n'est pas réaliste d'imaginer des financements parallèles pour 2 lignes concurrentes. Nous demandons une étude indépendante approfondie des possibilités techniques de modernisation de la ligne historique Poitiers-Limoges : refonte de la signalisation, électrification, éventuels tronçons à 2 voies, réouverture des gares. Cette étude était explicitement prévue, à titre de « variante » dans le cadre de l'Option Centrale choisie en conclusion du Débat Public. Cet engagement de la CNDP et de RFF (dont témoigne un courrier adressé à Vienne Nature) n'a pas été respecté.

Vienne Nature considère que la technologie de la Grande Vitesse à la française et son dogme du 350 km/h (vitesse théorique) appartient au passé, ce qui ne l'empêche pas de rendre hommage à la prouesse technologique des années 70/80. Ce modèle est inadapté aux besoins nés de la crise énergétique et du réchauffement climatique. Nous demandons que l'hypothèse d'une circulation de trains pendulaires soit sérieusement étudiée avec pour objectifs une liaison en une heure entre Limoges et Poitiers et la desserte des gares intermédiaires. Cette technologie sera tôt ou tard utilisée sur d'autres tronçons de ligne classique et correspond parfaitement à l'objectif proposé par le rapport Bianco d'une circulation à 200 km/h.

#### VOLET SOCIO-ECONOMIQUE.

Vienne Nature sait, le retour d'expérience le montre, qu'une nouvelle LGV ne suffirait pas par elle-même à créer des emplois pérennes mais affirme et en revanche que l'emploi pourrait être réellement conforté et valorisé si l'attractivité de nos deux régions était renforcée par un maillage de liaisons ferroviaires rapides et fréquentes, mettant fin à l'enclavement de territoires entiers. Le réseau ferré existant doit être remis à niveau et les lignes abandonnées rouvertes au trafic voyageurs, notamment sur l'axe Poitiers-Nantes. Un cadencement des TER doit permettre enfin un report sur le rail d'une part des trajets de proximité domicile-travail, report modal essentiel dans le cadre de la politique de transition écologique.

Vienne Nature estime urgentes des mesures d'économie d'énergie et de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre. Nous refusons donc d'accroître ces émissions par un nouveau chantier pharaonique dont le bilan carbone désastreux – et fort mal évalué dans le dossier – ne serait jamais compensé par des diminutions ultérieures d'émission puisque que le propre d'une LGV c'est de ne constituer une alternative ni aux déplacements de proximité en voiture ni au transport routier de fret. Nous refusons la sur-consommation d'électricité qu'entraînerait une exploitation à 320 km/h : cette vitesse doublerait la

consommation par rapport à l'exploitation à 200 km/h de rames TER modernes sur voies classiques.

Vienne Nature ne néglige absolument pas les intérêts de la région Limousin qui demande à juste titre à être en correspondance rapide avec toutes les capitales européennes. C'est l'objectif du programme en cours d'amélioration de l'axe POLLT (Paris-Orléans-La Souterraine-Limoges-Toulouse), mettant dès 2015 la Creuse à 2h15 de Paris, La Haute-Vienne à 2h30 et la Corrèze à 3h30, puis avec le raccordement à la Ligne POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon), le plus au sud et le plus à l'ouest, mettant la Creuse à 1h50, la Haute-Vienne à 2h10 et la Corrèze à 3h00 de Paris. Le projet de LGV POCL permettrait à plus long terme un raccordement de Limoges au réseau à grande vitesse et constitue un élément nouveau important par rapport au débat public d'il y a 5 ans.

#### NON AU SACCAGE DE LA BIODIVERSITE

Vienne Nature refuse de rester à l'écart du progrès et du développement durable en laissant saccager un des principaux atouts des régions Poitou-Charentes et Limousin : leur capital de biodiversité. Le projet de LGV tourne le dos à tous les travaux récents, ceux par exemple du Haut-Commissariat au Développement Durable, sur les services économiques rendus par la nature et sur le coût des solutions de remplacement en cas de destruction. L'estimation du coût des dégâts et de leur compensation devrait concerner en priorité les zones humides : nombreuses sur le tracé, très utiles par les services rendus, elles ne seront pas compensées à 200 % comme le veut la loi : le dossier ne fournit aucune évaluation financière du coût de leur compensation et aucune esquisse de localisation des superficies.

Vienne Nature constate une autre lacune décisive dans la prise en compte de la biodiversité dans l'étude socio-économique : elle concerne les dégâts sur les cours d'eau. Aucune estimation rigoureuse des perturbations apportées au régime des crues par les ouvrages de franchissement et les remblais en lit majeur ; aucune estimation du coût ni de la localisation des surfaces qui devront compenser les volumes soustraits aux crues, ni des aménagements assurant la conformité aux obligations de la loi sur l'eau : transparence hydraulique, soit libre circulation des espèces et des sédiments, y compris durant le chantier.

Vienne Nature conteste la validité d'une enquête publique qui exclut du champ d'étude tout le domaine des hydrosystèmes - cours d'eau, zones humides (125 hectares impactés en Vienne) nappes associées, captages d'alimentation en eau potable - et renvoie leur examen à l'après Déclaration d'Utilité Publique (DUP), dans une enquête séparée, venant une fois le projet validé ! L'information du public sur les impacts du projet est par là gravement biaisée.

Vienne Nature condamne le principe directeur de l'étude d'impact fournie par RFF : la recherche à tout prix de la plus grande vitesse au détriment des habitats naturels, des espèces protégées et des zones urbanisées. Cette étude bafoue la loi Grenelle qui impose la trilogie ÉVITER – RÉDUIRE - COMPENSER. RFF a refusé d'éviter systématiquement toutes les zones pointées par les bureaux d'étude « à très fort enjeu environnemental » pour se contenter, en cours de la prétendue « concertation », d'éviter les zones cumulant trois enjeux de ce type. RFF renvoie aux éventuelles mesures de restriction d'impact en cours de chantier. En fait, RFF utilise la promesse de futures « compensations » comme dispense de l'obligation d'éviter. Faire ainsi de la compensation un permis de détruire constitue un détournement de la loi.

Vienne Nature sait par expérience qu'une DUP fondée sur le dossier présenté par RFF ne garantira en rien l'effectivité des mesures de compensation : en l'état actuel du droit de l'environnement, aucun outil juridique ne garantit qu'il sera possible d'assurer la sécurisation du foncier afin de disposer des surfaces requises. Nous regrettons que RFF s'en lave les mains en considérant que ce sera l'affaire du constructeur et n'ait même pas pris la peine de tenter avec les collectivités territoriales de constituer des réserves foncières.

Vienne Nature refuse que l'étude d'impact fournie par RFF serve de base à une dérogation à l'interdiction légale de détruire des habitats naturels et des espèces protégées. D'importantes mesures d'évitement devraient être prises en amont pour épargner les zones les plus sensibles, ce qui entraînerait l'abandon des deux dogmes : « Limoges à 2h de Paris » ; exploitation à

320 km/h. La nature des territoires traversés - nombreuses vallées et zones humides, bocage, habitat dispersé - est incompatible avec le cahier des charges d'une LGV. Il ne laisse aucune marge de manœuvre et rend toute « concertation » illusoire.

Dans l'hypothèse d'une réelle volonté du constructeur de mettre en œuvre des mesures compensatoires conséquentes, nous mettons en doute leur efficacité : l'expérience des grands chantiers montre le caractère aléatoire des mesures de transplantation ou de déplacement d'espèces protégées. Elle montre l'extrême difficulté à trouver des milieux à acquérir ou à gérer par conventions qui répondent à l'objectif d'une compensation : non pas conserver un milieu en bon état, ce qui ne compense rien, mais restaurer un milieu dégradé, potentiellement favorable à l'espèce protégée détruite ou chassée de son habitat naturel.

Quant aux mesures de réduction d'impact, notre expérience montre qu'aucun constructeur n'est prêt à investir dans les très nombreux passages pour la faune sauvage qu'impliquerait une réelle réduction de l'impact de la destruction des corridors de circulation. Il est incompatible avec les contraintes d'un grand chantier, en particulier la rigueur des délais, les difficultés de coordination, et la multiplication des sous-traitants, de mettre en œuvre efficacement durant les travaux les mesures réglementaires de mise en défens des zones sensibles mitoyennes de l'emprise, de même que de rétablir la circulation des espèces aquatiques et semi-aquatiques pendant les dérivations de cours d'eau.

#### URBANISME ET CADRE DE VIE

Dans le volet de l'enquête concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), nous dénonçons le mode de calcul (« moyennant ») utilisé pour définir les zones où le bruit serait incompatible avec l'habitat : il gomme tous les pics de bruit. Vienne Nature dénonce l'ignorance des valeurs-guide de l'OMS : elle conduit RFF à sous-estimer gravement le seuil de dangerosité de la gêne sonore. Seule l'utilisation d'un indicateur prenant en compte l'intensité des pics de bruit ainsi que l'émergence permettrait une définition sérieuse des zones inhabitables. En définissant une bande inconstructible de largeur standard, RFF occulte les conséquences réelles de l'éventuelle LGV sur l'urbanisation des communes traversées.

Dans ce même volet, Vienne Nature considère que l'emprise de l'éventuelle LGV est sous-estimée et pour le moins très approximative : flou sur les rétablissements de voiries, sur les bases-travaux, sur les bases de maintenance, incertitude complète sur le volume et les lieux de stockage des déblais. Le précédent de la LGV Tours-Bordeaux montre l'instabilité d'un projet quand il est défini sur la base d'un Avant Projet Sommaire bouclé dans la précipitation. Pour avoir voulu battre les records de rapidité dans l'élaboration de l'APS Limoges-Poitiers, RFF ne fait que condamner le constructeur éventuel à une remise à plat des prévisions d'emprise qui interdirait aux communes et aux agriculteurs toute visibilité sur leur avenir.

#### ASPECTS JURIDIQUES

Vienne Nature dénonce l'illégalité de cette enquête publique hors délai, puisque intervenant plus de 5 ans après le Débat Public, (article L-121-12 du Code de l'Environnement) : un nouveau Débat Public est d'autant plus nécessaire que des éléments nouveaux sont intervenus : programme de modernisation de la ligne POLLT, projet de POCL, et surtout un appareil législatif et réglementaire renforçant la prise en compte des impératifs d'économie d'énergie, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de non destruction d'espaces agricoles, de sauvegarde des trames verte et bleue.

Vienne Nature pointe en particulier l'ignorance par RFF des conséquences de l'introduction dans la loi de la notion de Trame Verte et Bleue. Elle impose désormais la prise en compte des couloirs reliant entre eux les réservoirs de biodiversité : l'effet barrière d'une LGV est incompatible avec cette prise en compte. À moins qu'un impératif essentiel d'intérêt public ne soit démontré, que toutes les solutions alternatives n'aient été étudiées et que leur impossibilité n'ait été démontrée. Ce n'est pas le cas dans le dossier présenté. Certes il se réfère de manière incantatoire au nouveau concept mais se refuse à en tirer les implications.

Un exemple : le jumelage partiel en Vienne avec la route nationale qui redouble l'effet de coupure sans motif majeur.

Vienne Nature s'étonne du peu de considération que le Préfet de Région Limousin, coordinateur du projet, manifeste à l'égard de la présente enquête lorsqu'il déclare à la presse que le projet est « validé ». De même nous ne comprenons pas comment le Maire de Limoges peut prétendre dans la presse régionale (Nouvelle République du Centre Ouest, N° du 21/06/2013) avoir obtenu l'assurance de deux conseillers du Président de la République que le rapport de la Commission « Mobilité 21 » n'aurait aucune incidence sur le calendrier de la DUP. Si la DUP est actée, la présente Enquête, supposée en évaluer l'intérêt, n'a plus de sens. En tout cas ces déclarations ne peuvent qu'en détourner les citoyens opposés au projet, convaincus qu'il ne s'agirait que d'une formalité sans enjeu.

#### QUELQUES QUESTIONS

N'ayant pas trouvé, ou pas su trouver, les réponses dans le dossier d'enquête, Vienne Nature pose les questions suivantes à la Commission :

- d'où provient l'objectif « Limoges à 2 h de Paris » ? À quelle analyse économique répond-il ? Pourquoi pas 2 h 30 ?
- pourquoi vouloir connecter Limoges au réseau grande vitesse européen par une ligne à 320 km/h alors que ce réseau adoptera tôt ou tard la norme allemande des 220 km/h plus conforme aux nécessités d'économie d'énergie ?
- Le calcul de rentabilité présenté dans l'étude socio-économique (3,3%) fonde-t-il ses prévisions de fréquentation sur une évaluation réaliste de l'offre d'Aller-Retour (AR) quotidiens sur la ligne POLLT ? Plus précisément, se fonde-t-il sur le projet de réduction accepté par le Comité des financeurs, à savoir réduire les AR/jour de 11 à 4 ? Sans cette hypothèse de sabotage de la ligne historique, le taux de rentabilité prévu serait-il conforme aux standards financiers pour les grands projets de ce type ?
- À quelques minutes près, Poitiers est déjà relié à Paris par une liaison à grande vitesse en moins d'1 h 30 : pourquoi supposer que la grande vitesse va induire pour Limoges des retombées économiques qu'elle n'a pas entraînées pour Poitiers ?
- L'évocation d'un report modal d'une partie du trafic aérien sur le rail entre Limoges et Paris est-elle fondée sur un programme de réduction du trafic aérien assumé par la CCI de Haute-Vienne ? Ou s'agit-il d'un vœu pieux ?
- Pourquoi le refus systématique de RFF d'utiliser la technologie du train pendulaire sur la ligne classique Limoges-Poitiers modernisée et sur d'autres lignes du réseau existant alors que plusieurs pays européens l'utilisent sur les lignes classiques à 200 km/h ?
- Pourquoi les préconisations de l'Autorité Environnementale n'ont-elles pas donné lieu à une refonte de l'étude d'impact sur les points soulevés ? En particulier sur la traversée sur les voies existantes des zones suburbaines de Limoges et de Poitiers et les nuisances induites ?
- Quel serait le coût pour l'économie des deux départements impactés du démantèlement de dizaines d'exploitations agricoles et des emplois qui leurs sont liés, sachant que pour 20 communes traversées l'agriculture représente 20% de l'emploi ?
- Quel serait le coût pour les zones rurales aujourd'hui desservies par la ligne historique d'une disparition de celle-ci ? Cette hypothèse ne peut pas être totalement écartée dans l'étude des scénarii possibles, même si RFF refuse d'en admettre la très grande probabilité.
- Pourquoi une pile dans le lit mineur de la Vienne ? Ne sait-on pas construire un ouvrage hydraulique préservant le cours d'eau ?
- Pourquoi un raccordement au Sud de Poitiers sur la ligne existante Bordeaux-Poitiers, pourtant vouée à l'Autoroute Ferroviaire Atlantique (dite d'Eco-Fret) ainsi qu'à un trafic TER intensifié, et non pas un raccordement sur la LGV en construction, ce qui permettrait un gain de temps sur Limoges-Poitiers de nature à satisfaire les défenseurs du projet ? Incohérence ou désir d'animer la gare de Poitiers quand la Gare TGV de Poitiers-Biard sera construite ? ou

désir de justifier les coûteux raccordements Nord et Sud de la LGV Tours-Bordeaux à la gare de Poitiers, raccordements que la nouvelle gare rendra tôt ou tard inutiles ?

**Courrier de Jean-Louis JOLLIVET Président de Vienne Nature en date du 10 juillet envoyé au Préfet avec copie au président de la commission d'enquête annexé sous le n° 1652 au registre de la préfecture de Limoges**

Vienne Nature, vient de prendre acte avec satisfaction de la décision du gouvernement quant à la hiérarchisation de grands projets ferroviaires dans le cadre du SNIT.

Exclu des priorités, le projet de LGV Limoges-Poitiers est renvoyé à l'horizon 2030, bien au-delà de la limite de validité d'une DUP. En conséquence, Vienne Nature sollicite de votre bienveillance l'interruption de l'enquête publique préalable à la DUP qui est ouverte en ce moment.

La poursuite jusqu'à son terme de cette procédure donnerait une apparence de légitimité à une procédure viciée dans sa forme. En effet, les citoyens concernés sont désormais officiellement incités à ne pas s'exprimer puisque le projet est abandonné. Certes ils étaient déjà conduits à ne pas participer par la divulgation en cours d'enquête du rapport Duron qui disqualifiait ce projet mais il s'agissait que d'un rapport. Aujourd'hui, la décision du Chef de Gouvernement supprime de fait l'objet même de l'enquête.

C'est dans le souci d'éviter qu'une procédure gravement perturbée ne donne lieu à des interprétations oiseuses et des conclusions illégitimes que Vienne Nature se permet de vous demander l'interruption de la procédure d'enquête publique.

**Poitou- Charentes Nature Union Centre Atlantique pour la Protection Nature et de l'Environnement**

Courrier du président Pierre GUY en date du 26 juin 2013 adressé au préfet avec copie au président de la commission d'enquête annexé sous le n° 894 au registre de la préfecture de Limoges.

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous faire part de mon incompréhension devant le communiqué de M. le Maire de Limoges, relayé par la presse (notamment la Nouvelle République) le 21 juin 2013 et par le site internet de la ville de Limoges, mettant en cause la finalité de l'enquête publique en cours sur le projet de LGV Limoges-Poitiers.

Il ressort de cette déclaration que le Maire de Limoges a rencontré le 19 juin dernier « deux conseillers de la Présidence de la République », chargés de l'Environnement et des Territoires d'une part et d'autre part des Relations avec les Elus. Ces conseillers auraient pris l'engagement suivant : quelles que soient ses conclusions, le rapport de la Commission « Mobilité 21 » mise en place par le gouvernement, et présidée par M. le député Philippe Duron, « ne remettrait nullement en cause le calendrier prévisionnel de l'enquête publique et de la DUP ». Celle-ci interviendrait fin 2014, début 2015.

Si cet engagement était confirmé et la DUP d'ores et déjà actée, l'enquête en cours perdrait toute signification, sa finalité étant d'ouvrir ou non la voie à une DUP.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir confirmer que la procédure réglementaire sera respectée et que par conséquent le passage à la DUP n'est nullement acté et dépendra des conclusions de la Commission d'Enquête ainsi que de tout rapport commandé par le gouvernement pour éclairer la décision future du Ministre des Transports.

La persistance du malentendu ôterait toute crédibilité à une enquête dont l'enjeu démocratique est important.

En vous remerciant par avance, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération la plus distinguée.

### **Eaux et Terres du Berry**

Courrier de Jacques Autissier Président d'Eaux et Terres du Berry annexé sous le n° 483 au registre de la préfecture de Limoges.

Avis émis par l'association Eaux et Terres du Berry, association régie par la loi de 1901 et déclarée à la sous-préfecture de la Châtre le 11/10/1997.

Son objet est la protection de l'environnement et de la qualité de la vie. Son siège social est à la Mairie de Lacs (36400).

L'association constate que le projet présenté a pour seul objectif un transport ultra-rapide de voyageurs entre grandes métropoles. Son coût estimé est très élevé pour un bénéfice qui ne concernerait qu'une population limitée, asséchant le financement d'autres projets. Sa logique est celle du renforcement des grands pôles urbains au détriment des campagnes. Ce choix présente en outre une disparité scandaleuse entre régions. Il pénaliserait la desserte de l'Indre et de la Creuse.

Il serait plus conforme à l'intérêt général de moderniser la ligne historique Paris-Orléans-Châteauroux-Limoges-Toulouse, quitte à réviser à la baisse les prétentions en matière de vitesse, tout en favorisant le transport ferroviaire de marchandises. Il en résulterait de substantielles économies et de moindres dommages à l'environnement.

Pour ces raisons, l'association « Eaux et Terres du Berry » s'oppose totalement au présent projet.

### **ALTRO (Association Logistique transport Ouest)**

Courrier de Jean-Michel Guerre Président d'ALTRO, Président de Vichy Val d'Allier et Vice-Président du Conseil Régional d'Auvergne annexé sous le n° 1275 au registre de la préfecture de Limoges.

Pour notre association le projet de LGV Limoges Poitiers doit constituer le premier maillon du projet Transline permettant de relier le sillon rhodanien à la façade atlantique.

Nous demandons que la LGV Limoges-Poitiers, puisse, dès son ouverture, permettre la mise en circulation de liaisons reliant le Limousin à la façade atlantique telles que : Guéret-Limoges-Poitiers-La Rochelle / Brive-Limoges-Poitiers-Tours-Nantes / Périgueux-Limoges-Poitiers-Tours-Le Mans-Rennes soit 13 départements concernés.

Nous considérons que la rentabilité du projet sera améliorée par la prise en compte de ces dessertes transversales sans porter atteinte à la ligne du POLT. L'offre ferroviaire de cette dernière doit être repensée pour une meilleure desserte des villes intermédiaires autant sur la section Limoges-Paris que sur la section Limoges-Toulouse comme nous l'avions défendu lors du débat public sur la LGV Limoges-Poitiers.

Nous voulons désenclaver ce vaste territoire qui englobe le Massif Central, une superficie équivalente à celle du Portugal dépourvue d'infrastructure ferroviaire performante.

Nous soutenons, pour cela, le principe qu'il faut à la fois améliorer le réseau existant et s'appuyer sur la mise en service de sections de lignes nouvelles comme la LGV Limoges-Poitiers ou la section Clermont-Lyon.

Nous considérons que la LGV Limoges Poitiers comme un maillon essentiel de la construction d'un projet d'envergure nationale Transline lui-même intégré dans un projet européen tel que la Via Atiantica (reliant la façade atlantique à l'Europe Centrale) et s'appuyant sur l'axe majeur Bordeaux-Lyon.

Nous avons la conviction que la LGV Limoges-Poitiers intégrée dans le projet Transline sera un accélérateur de relations pour offrir à nos régions une alternative ferroviaire crédible au tout routier.

### **FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)**

Courrier de Jean SIVARDIERE Président de la FNAUT, annexé sous le n° 31 au registre de la préfecture de Limoges.

La FNAUT s'oppose au projet de LGV Poitiers-Limoges.

## Introduction

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) est favorable à l'extension du réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse. Elle a ainsi approuvé la construction de la LGV Tours-Bordeaux, qui améliorera de manière décisive les dessertes de nombreuses agglomérations du Sud-Ouest de la France dont les métropoles de Bordeaux et Toulouse, se prolongera à terme par une liaison avec l'Espagne, permettra au rail de capter un trafic aérien très important et désengorgera la ligne classique au bénéfice des trains régionaux et de fret.

Elle s'est cependant opposée dès l'origine au projet de LGV Poitiers-Limoges, mal conçu et contraire à un aménagement équilibré du territoire. Elle considère d'ailleurs que ce projet coûteux (malgré la voie unique prévue sur une part importante de l'itinéraire) et non rentable est le seul projet de LGV inscrit au SNIT vraiment injustifié.

## Un projet injustifié

1 - La LGV Poitiers-Limoges ne concernerait qu'un bassin de population bien plus restreint (essentiellement les aires urbaines de Limoges, Brive et Périgueux, puisque la desserte TGV de Toulouse et Montauban sera assurée à terme par Bordeaux). Elle ne s'intégrerait dans aucun itinéraire Paris-province à longue distance susceptible de l'alimenter.

2 - Même en mettant Limoges à 2 heures de Paris, cette LGV ne capterait qu'un trafic aérien et routier limité, ne renforcerait pas le maillage du réseau des LGV, ne désaturerait aucune ligne classique et n'aurait donc aucune retombée positive sur les trafics régionaux et de fret.

3 - La FNAUT estime que la LGV Poitiers-Limoges ne favoriserait que de manière marginale le développement économique du Limousin. Plus généralement, on se fait des illusions sur les retombées des infrastructures de transport sur le développement économique régional : l'économiste François Plassard l'a démontré très clairement il y a déjà 25 ans. On connaît des villes bien desservies dont l'économie est restée fragile (Valence) et des villes qui se sont développées sans autoroute ou LGV (Grenoble, Clermont-Ferrand, Cholet, Yonnax et bien d'autres).

4 - La réalisation de la LGV faciliterait les relations entre les universités de ces deux villes, mais cet objectif mérite-t-il qu'on lui consacre près de deux milliards d'euros ? Une ouverture du Limousin vers la façade atlantique a également été évoquée pour justifier le projet, mais la réouverture de la ligne Poitiers-Nantes n'est pas envisagée pour rapprocher Limoges et Poitiers de Nantes.

## Un projet mal conçu techniquement

5 - La mise en service de la LGV Poitiers-Limoges contribuerait à surcharger la LGV Atlantique qui est dès aujourd'hui complètement saturée aux heures de pointe et dont la saturation va s'accroître dès 2016-2017 avec l'ouverture des LGV Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux (de la même manière que l'ouverture de la LGV Méditerranée a saturé la LGV Paris-Lyon).

6 - L'exploitation de la LGV Poitiers-Limoges serait délicate. Il est prévu en effet un jumelage des dessertes Paris-Limoges et Paris-la Rochelle, ce qui ne pose pas de problème dans le sens Paris-province mais serait source d'irrégularité dans le sens inverse (à titre de comparaison, les dessertes Paris-Grenoble et Paris-Avignon ne sont jumelées que dans le sens Paris province).

## Un danger pour l'aménagement du territoire

7 - Inévitablement, la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges assécherait la clientèle de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et, par suite, fragiliserait son exploitation. Comme RFF l'a montré récemment, rentabiliser cette LGV obligerait à ramener de 7 (chiffre annoncé initialement) à 4 le nombre de relations qui subsisteraient sur la ligne POLT (contre 11 aujourd'hui), une pénalisation insupportable des villes moyennes (Vierzon, Issoudun, Châteauroux) et petites (Argenton-sur-Creuse, Saint Sébastien, La Souterraine, Saint Sulpice-Laurière) du Centre et de la Creuse qui seraient privées de dessertes vitales vers Paris et vers Toulouse. La distance Guéret-Paris via Limoges et la LGV serait allongée de 20%. Les régions Limousin et Centre devraient intervenir pour maintenir une desserte satisfaisante sur la ligne POLT.

8 - La réalisation de la LGV Poitiers-Limoges fragiliserait aussi l'exploitation de la ligne TER existante, déjà menacée par la mise à 2\*2 voies de la RN 147, en la privant de la clientèle de bout en bout (environ 35% de la clientèle totale).

La ligne TER a déjà connu une modernisation notable et pourrait être encore améliorée ; la doubler par une LGV constitue un gâchis économique et social, d'autant plus que la LGV envisagée ne dessert aucune ville intermédiaire (Bellac est ignorée) : elle n'est qu'un lien entre deux terminus proches sans aucun apport au territoire traversé.

#### Un financement très difficile

9 - Les collectivités territoriales desservies par la LGV (Limoges et Brive, Haute-Vienne et Corrèze, Limousin) seraient donc sollicitées, mais leurs moyens sont limités. Elles ne pourraient intervenir qu'au détriment du financement des transports collectifs de proximité (la région Limousin a déjà supprimé les circulations ferroviaires Montluçon-Ussel par manque de moyens financiers). Le financement de la modernisation des lignes classiques et de l'extension du réseau des LGV est suffisamment difficile pour que l'Etat, Réseau Ferré de France et les régions se concentrent sur des projets utiles et réellement bénéfiques à l'aménagement du territoire et à l'environnement.

#### Des alternatives réalistes

10 - Le Limousin doit évidemment bénéficier d'une desserte ferroviaire plus satisfaisante que la desserte actuelle. Or les performances de la ligne POLT, en particulier entre Châteauroux et Limoges, peuvent être améliorées à court terme par des investissements moins coûteux que la LGV (suppression des passages à niveau entre Argenton-sur-Creuse et Vierzon, construction d'un évitement de Vierzon, modernisation du tronçon Châteauroux-Limoges), le train classique étant par ailleurs accessible à des tarifs moins élevés que ceux du TGV. C'est la solution qui doit être exploitée en priorité.

Alors que l'ajout de rames Limoges-Paris sur la LGV Atlantique contribuerait à surcharger le tronçon Courtalain-Paris et la gare Montparnasse déjà en voie d'engorgement, la gare d'Austerlitz en pleine rénovation peut accueillir sans problème des circulations supplémentaires avec un bon débouché sur le réseau de transports urbains parisiens.

11 - Ultérieurement une desserte TGV efficace Paris-Limoges en 2 heures (comme par la LGV Limoges-Poitiers) peut être envisagée par branchement sur la future LGV POCL, depuis Châteauroux. Une telle desserte contribuerait à forcer l'intérêt et la rentabilité du POCL, projet que la saturation de la LGV Paris-Lyon finira par rendre rapidement indispensable.

En conclusion, La FNAUT estime que le projet de LGV Poitiers-Limoges n'est pas pertinent techniquement et économiquement, et doit être éliminé au bénéfice des alternatives évoquées ci-dessus.

### **Association de Promotion du TGV Poitiers Limoges Brive**

Courrier de Jean-Pierre LIMOUSIN président de l'Association de promotion du TGV Poitiers Limoges Brive annexé sous le n° 815 au registre de la préfecture de Limoges

Réponse de l'Association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive au courrier de M. SIVARDIERE, Président de la Fnaut,

La FNAUT s'oppose au projet de LGV Poitiers-Limoges

Introduction selon la FNAUT

FNAUT : La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) est favorable à l'extension du réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse. Elle a ainsi approuvé la construction de la LGV Tours-Bordeaux, qui améliorera de manière décisive les dessertes de nombreuses agglomérations du Sud-Ouest de la France dont les métropoles de Bordeaux et Toulouse, se prolongera à terme par une liaison avec l'Espagne, permettra au rail de capter un trafic aérien très important et désengorgera la ligne classique au bénéfice des trains régionaux et de fret.

Elle s'est cependant opposée dès l'origine au projet de LGV Poitiers-Limoges, mal conçu et contraire à un aménagement équilibré du territoire. Elle considère d'ailleurs que ce projet

coûteux (malgré la voie unique prévue sur une part importante de l'itinéraire) et non rentable est le seul projet de LGV inscrit au SNIT vraiment injustifié.

FAUX : Qu'est-ce que la FNAUT en Limousin ? Rien. Un seul adhérent en Creuse, à Evaux-les-Bains ! Pas d'adhérents en Haute-Vienne ! Pas de réunions, pas de rencontres avec les décideurs économiques et sociaux. Pas de présence lors du débat public. Elle n'est donc pas habilitée à s'exprimer par la seule voie de son président grenoblois (depuis près de 20 ans et sans nouvelle légitimité démocratique) sur un projet pour lequel elle n'a pas daigné aborder le moindre débat surplace.

La LGV Poitiers-Limoges est le projet le moins coûteux compte tenu, entre autres, des fonctionnalités offertes.

Un projet injustifié selon la FNAUT

FNAUT : La LGV Poitiers-Limoges ne concernerait qu'un bassin de population bien plus restreint (essentiellement les aires urbaines de Limoges, Brive et Périgueux, puisque la desserte TGV de Toulouse et Montauban sera assurée à terme par Bordeaux). Elle ne s'intégrerait dans aucun itinéraire Paris-province à longue distance susceptible de l'alimenter.

FAUX : La LGV Poitiers-Limoges concerne un bassin de population de 3 millions d'habitants et de 900 000 emplois dont les préfectures de départements concernés les plus directement sont Poitiers, Limoges, Périgueux, Tulle, Cahors, Rodez et Aurillac. Elle s'intègre donc parfaitement dans la desserte de ces territoires vers Paris.

FNAUT : Même en mettant Limoges à 2 heures de Paris, cette LGV ne capterait qu'un trafic aérien et routier limité, ne renforcerait pas le maillage du réseau des LGV, ne désaturerait aucune ligne classique et n'aurait donc aucune retombée positive sur les trafics régionaux et de fret.

FAUX : En mettant Limoges à 2 heures de Paris, cette ligne va capter les clientèles de la Haute-Vienne, de la Corrèze, de la Dordogne, du Lot, de l'Aveyron et du Cantal qui, toutes, gagneront 1 heure de trajet vers Paris.

FNAUT : La FNAUT estime que la LGV Poitiers-Limoges ne favoriserait que de manière marginale le développement économique du Limousin. Plus généralement, on se fait des illusions sur les retombées des infrastructures de transport sur le développement économique régional : l'économiste François Plassard l'a démontré très clairement il y a déjà 25 ans. On connaît des villes bien desservies dont l'économie est restée fragile (Valence) et des villes qui se sont développées sans autoroute ou LGV (Grenoble, Clermont-Ferrand, Cholet, Oyonnax et bien d'autres).

FAUX: Le développement de Grenoble est dû aux jeux olympiques de 1968. Clermont-Ferrand réclame avec insistance le POCL !!!! Combien des 200 villes desservies par un TGV ont demandé à ce que la desserte soit supprimée car leur territoire avait régressé ? Depuis les études de M. Plassard, il y a 25 ans (lors de l'élection de M. SIVARDIERE comme président de la FNAUT) bien d'autres études ont montré les effets bénéfiques des TGV quand leur arrivée est convenablement anticipée.

FNAUT : La réalisation de la LGV faciliterait les relations entre les universités de ces deux villes, mais cet objectif mérite-t-il qu'on lui consacre près de deux milliards d'euros ? Une ouverture du Limousin vers la façade atlantique a également été évoquée pour justifier le projet, mais la réouverture de la ligne Poitiers-Nantes n'est pas envisagée pour rapprocher Limoges et Poitiers de Nantes.

FAUX : L'ouverture vers l'Atlantique ne se limite pas à Nantes mais comprend de façon privilégiée La Rochelle et Bordeaux,

L'axe Poitiers-Limoges en 35 minutes créant un bi-pôle fort pour l'ouest-atlantique. Des services inter-régionaux pourraient être mis en place sur les lignes Guéret-Limoges-Poitiers-Niort-La Rochelle et Périgueux-Limoges-Poitiers-Tours-Nantes et Brive-Limoges-Poitiers-Tours-La Mans-Rennes.

Un projet mal conçu techniquement selon la FNAUT

FNAUT : La mise en service de la LGV Poitiers-Limoges contribuerait à surcharger la LGV Atlantique qui est dès aujourd'hui complètement saturée aux heures de pointe et dont la

saturation va s'accroître dès 2016-2017 avec l'ouverture des LGV Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux (de la même manière que l'ouverture de la LGV Méditerranée a saturé la LGV Paris-Lyon).

FAUX : La LGV Poitiers-Limoges ne contribue pas à saturer la ligne Tours-Bordeaux puisque 10 des 12 trajets quotidiens se feront par jonction des trains assurant la liaison Bordeaux-Paris en gare de Poitiers avec ceux venant de Limoges. Il n'y aura donc pas de surcharge à la gare Montparnasse.

FNAUT : L'exploitation de la LGV Poitiers-Limoges serait délicate. Il est prévu en effet un jumelage des dessertes Paris-Limoges et Paris-la Rochelle, ce qui ne pose pas de problème dans le sens Paris-province mais serait source d'irrégularité dans le sens inverse (à titre de comparaison, les dessertes Paris-Grenoble et Paris-Avignon ne sont jumelées que dans le sens Paris-province).

FAUX: La mise en place du cadencement et les nouvelles conditions de signalisation ne poseront aucun problème d'exploitation Limoges-La Rochelle.

M. SIVARDIERE s'appuie sur des comparaisons obsolètes.

Un danger pour l'aménagement du territoire selon la FNAUT

FNAUT : Inévitablement, la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges assécherait la clientèle de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et, par suite, fragiliserait son exploitation. Comme RFF l'a montré récemment, rentabiliser cette LGV obligerait à ramener de 7 (chiffre annoncé initialement) à 4 le nombre de relations qui subsisteraient sur la ligne POLT (contre 11 aujourd'hui), une pénalisation insupportable des villes moyennes (Vierzon, Issoudun, Châteauroux) et petites (Argenton-sur-Creuse, Saint Sébastien, La Souterraine, Saint Sulpice-Laurière) du Centre et de la Creuse qui seraient privées de dessertes vitales vers Paris et vers Toulouse. La distance Guéret-Paris via Limoges et la LGV serait allongée de 20%. Les régions Limousin et Centre devraient intervenir pour maintenir une desserte satisfaisante sur la ligne POLT.

FAUX : Arguer du danger d'obsolescence de la ligne POLT est le témoignage de la méconnaissance totale de la réalité du dossier. Pratiquement plus personne n'emprunte de bout en bout le train pour la liaison Toulouse-Paris, et l'ouverture de la LGV Bordeaux-Tours détournera définitivement le trafic du méridional vers Bordeaux. Ce serait faire un mauvais sort à l'aménagement du territoire que de faire croire que la ligne POLT ne sera pas affectée par la mise en service de la SEA. Par ailleurs, il n'y a aucune pénalisation pour Argenton-sur-Creuse et Issoudun (deux AR Paris), ni pour La Souterraine (5 AR Paris), ni pour Vierzon (6 AR Paris).

FNAUT : La réalisation de la LGV Poitiers-Limoges fragiliserait aussi l'exploitation de la ligne TER existante, déjà menacée par la mise à 2\*2 voies de la RN 147, en la privant de la clientèle de bout en bout (environ 35% de la clientèle totale).

La ligne TER a déjà connu une modernisation notable et pourrait être encore améliorée ; la doubler par une LGV constitue un gâchis économique et social, d'autant plus que la LGV envisagée ne dessert aucune ville intermédiaire (Bellac est ignorée) : elle n'est qu'un lien entre deux terminus proches sans aucun apport au territoire traversé.

FAUX : Les connaisseurs honnêtes et compétents du dossier savent que la mise à 2 fois 2 voies de la route Poitiers-Limoges n'est pas inscrite au SNIT. Il faut être de mauvaise foi pour avancer que les deux infrastructures pourraient se faire concurrence. Par ailleurs, quel TGV s'arrête tous les 35 kilomètres, si un arrêté Bellac devait être envisagé ?

Un financement très difficile selon la FNAUT

FNAUT : Les collectivités territoriales desservies par la LGV (Limoges et Brive, Haute-Vienne et Corrèze, Limousin) seraient donc sollicitées, mais leurs moyens sont limités. Elles ne pourraient intervenir qu'au détriment du financement des transports collectifs de proximité (la région Limousin a déjà supprimé les circulations ferroviaires Montluçon-Ussel par manque de moyens financiers). Le financement de la modernisation des lignes classiques et de l'extension du réseau des LGV est suffisamment difficile pour que l'Etat, Réseau Ferré de France et les

régions se concentrent sur des projets utiles et réellement bénéfiques à l'aménagement du territoire et à l'environnement.

FAUX : M. SIVARDIERE n'a aucune qualité et aucune légitimité pour dire ce qui est prioritaire pour les collectivités locales concernées par la ligne nouvelle. Tous les sondages (Sofres...) et tous les scrutins ont désigné des élus locaux et nationaux qui sont favorables à cette ligne (voir liste en annexe). Par ailleurs, les collectivités locales se sont tenues à l'écart d'un endettement significatif pour garder des capacités financières en vue d'assurer leur part de financement de la ligne. A ce titre, le Conseil Régional du Limousin est, comme l'Etat, noté AA+ par Standard and Poor's.

FNAUT : Le Limousin doit évidemment bénéficier d'une desserte ferroviaire plus satisfaisante que la desserte actuelle. Or les performances de la ligne POLT, en particulier entre Châteauroux et Limoges, peuvent être améliorées à court terme par des investissements moins coûteux que la LGV (suppression des passages à niveau entre Argenton-sur-Creuse et Vierzon, construction d'un évitement de Vierzon, modernisation du tronçon Châteauroux-Limoges), le train classique étant par ailleurs accessible à des tarifs moins élevés que ceux du TGV. C'est la solution qui doit être exploitée en priorité. Alors que l'ajout de rames Limoges-Paris sur la LGV Atlantique contribuerait à surcharger le tronçon Courtalain-Paris et la gare Montparnasse déjà en voie d'engorgement, la gare d'Austerlitz en pleine rénovation peut accueillir sans problème des circulations supplémentaires avec un bon débouché sur le réseau de transports urbains parisien.

FAUX ; Aujourd'hui c'est la route et son cortège de pollution qui remporte la bataille du trajet Limoges-Paris, et l'avion pour celle de Brive-Paris. La ligne SNCF historique n'a cessé de régresser en vitesse et en confort depuis 30 ans. Plus personne ne croit aux promesses non tenues par M. SERVADIÈRE et ses amis. Le ferroviaire pour ces cinq régions (Limousin, Poitou-Charentes, Midi-Pyrénées, Aquitaine et Auvergne) ne peut être que contemporain sauf à condamner ces territoires et ses habitants. M. SIVARDIERE vante la gare d'Austerlitz sans connaître encore une fois la réalité de la situation : deux lignes de métro à Austerlitz contre quatre à Montparnasse !

FNAUT : Ultérieurement une desserte TGV efficace Paris-Limoges en 2 heures (comme par la LGV Limoges-Poitiers) peut être envisagée par branchement sur la future LGV POCL, depuis Châteauroux. Une telle desserte contribuerait à forcer l'intérêt et la rentabilité du POCL, projet que la saturation de la LGV Paris-Lyon finira par rendre rapidement indispensable.

FAUX : Il n'a jamais été question dans les projets de RFF que la ligne POCL (15 à 20 milliards d'euros, soit 10 fois plus que Limoges-Poitiers) passe par Châteauroux. Pourquoi agiter des chimères qui n'ont aucun fondement ?

En conclusion

FNAUT : La FNAUT estime que le projet de LGV Poitiers-Limoges n'est pas pertinent techniquement et économiquement, et doit être éliminé au bénéfice des alternatives évoquées ci-dessus.

FAUX : Pour la FNAUT, le TGV serait bon pour tout le monde sauf pour 3 millions d'habitants et 900 000 emplois !!!

Territoires, mourez tranquille, M. SIVARDIERE s'en occupe !

### **Association de Promotion du TGV Poitiers Limoges Brive**

Dossier annexé sous le n° 1510 au registre de la préfecture de Limoges :

L'association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive, créée il y a plus de six ans est née de la volonté d'acteurs locaux(\*) de porter ensemble le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges.

Elle a pour objectif de fédérer le soutien du plus grand nombre afin d'obtenir la réalisation de cette opération, capitale pour l'aménagement des territoires concernés. Elle compte plus de 10000 adhérents parmi lesquels : des parlementaires et des élus locaux de toutes sensibilités politiques, de nombreuses collectivités, des responsables socioprofessionnels, des chefs d'entreprises, des syndicats patronaux et salariés, et des centaines d'habitants, principalement

des départements de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze, de la Charente, de la Creuse, de la Dordogne, du Lot, de la Vienne et de la Haute-Vienne. Nous tenons d'ailleurs les bulletins d'adhésion à votre disposition, si vous le souhaitez.

Ainsi réunis et animés par la même ambition de voir ce TGV définitivement mis sur les rails nous manifestons régulièrement notre engagement, comme le démontrent notamment :

Les centaines de témoignages en faveur du projet, la plupart émanant de nos adhérents.

Nos réunions publiques d'information sur le dossier qui sont à chaque fois l'occasion de rassembler de nombreux participants (plus de 700) et de faire s'exprimer des experts qui attestent de la pertinence de cette LGV, comme vous pouvez le constater sur les documents joints.

Le franc succès remporté par nos actions de promotion à la rencontre des populations, notamment à travers notre participation à la foire exposition de Limoges.

*\* Conseil Régional du Limousin, Conseil Général de la Haute-Vienne, Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole, Ville de Limoges, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Vienne, Université de Limoges, CGPME, Médef, Union Patronale des artisans, groupe Legrand, ...*

Les interventions de nos parlementaires et élus locaux qui interpellent régulièrement les pouvoirs publics depuis le lancement du projet, et obtiennent des réponses conformes à leurs attentes.

Les délibérations ou les motions prises par les assemblées délibérantes de « nos » collectivités, organismes consulaires, syndicats pour adhérer à notre structure.

Sans oublier les habitants des territoires concernés qui continuent d'adhérer chaque jour davantage à notre structure et de nous faire part de leur impatience.

Cette liste n'est aucunement exhaustive.

Aussi au nom des 10 000 membres de l'Association de Promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive, représentative d'une part considérable des populations concernées par la LGV Poitiers-Limoges je vous prie de bien vouloir enregistrer un avis favorable à sa réalisation.

### **Association pour la Défense de l'Environnement du Pays Arédien et du Limousin (ADEPAL)**

Courrier de B. Prieur Présidente de l'ADEPAL annexé sous le n° 821 au registre de la préfecture de Limoges.

Après avoir délibéré, nous vous apportons les observations suivantes:

- 1) Le projet LGV Poitiers-Limoges ne prend pas suffisamment compte des impacts sur l'eau, la biodiversité, les zones humides, les milieux naturels.
- 2) La diminution des surfaces agricoles.
- 3) L'augmentation des surfaces bétonnées et les risques d'inondation.
- 4) La déforestation, la forêt étant source de régénération et d'équilibre.
- 5) L'intérêt socio-économique n'est pas prouvé.
- 6) Les entreprises qui s'installent ne sont pas des gens qui prennent le train.
- 7) Si les voyageurs arrivent plus vite, ils repartent aussi plus vite ce qui supprime pour Limoges des nuits d'hôtels et des repas au restaurant.
- 8) Les perturbations pour les riverains du projet sont passées sous silences.
- 9) Que devient la ligne existante Paris-Limoges ?
- 10) Le prix du billet sera plus cher que sur la ligne directe, les trains y seront moins nombreux.
- 11) Etant donné l'augmentation du kilométrage Paris-Limoges non seulement le coût du billet sera plus onéreux mais la consommation énergétique par la LGV.
- 12) Les travaux LGV ont une consommation énergétique elle-même très importante.
- 13) Ce sont les grosses entreprises, loin de chez nous, qui feront le plus de bénéfices, le Limousin retirera pas d'avantages.
- 14) Les impôts des Limousins devront augmenter pour payer l'énorme facture des travaux.

Pour ces raisons économiques, sociologiques, écologiques nous vous demandons de donner un avis défavorable au projet.

### **Agir pour la Biodiversité Vienne – Ligue pour la protection des oiseaux de la Vienne**

Courrier de Daniel Gilardot Président de LPO Vienne annexé sous le n° 1656 au registre de la préfecture de Limoges

Après délibération du conseil d'administration du 9 juillet 2013 de notre Association la LPO Vienne, je tiens à vous informer de notre Opposition à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges pour les raisons essentielles suivantes :

#### **AMENAGEMENT du TERRITOIRE**

Nous souhaitons le développement économique de notre Région auquel les lignes historiques Poitiers-limoges et Angoulême-limoges sont indispensables. Nous refusons d'accroître notre endettement pour 50 ans, la LGV limoges Poitiers, c'est 2 milliards d'€ pour 115 km de voie unique voyageurs alors que la modernisation de la ligne POLLT {Paris – Orléans - la Souterraine – limoges - Toulouse) c'est 500 millions d'€ pour 713 km de double voie soit 1426 km de voie voyageurs et FRET entre Toulouse et Paris.

Nous refusons que la création ligne LGV vienne condamner à la mort lente la ligne historique en la privant du trafic de bout en bout, tel que prévu cette ligne LGV enclaverait les territoires aujourd'hui desservis. RFF n'est pas financièrement capable aujourd'hui d'entretenir tout le réseau existant : il n'est pas réaliste d'imaginer des financements parallèles pour 2 lignes concurrentes. Nous demandons une étude indépendante approfondis sur les possibilités de modernisation de la ligne historique Poitiers-limoges : refonte de la signalisation, électrification, éventuels tronçons à 2 voies, réouverture de certaines gares.

Nous, considérons que la technologie de la Grande Vitesse à la française et son dogme du 350 km/h appartient au passé, ce qui ne m'empêche pas d'admirer la prouesse technologique des années 70/80. Ce modèle est inadapté aux besoins nés de la crise énergétique et du réchauffement climatique. Nous exigeons que l'hypothèse d'une circulation de trains pendulaires soit sérieusement étudiée avec pour objectifs une liaison en une heure entre limoges et Poitiers et la desserte des gares intermédiaires. Cette technologie sera tôt ou tard utilisée sur d'autres tronçons de ligne classique et correspond parfaitement à l'objectif proposé par le rapport Bianco d'une circulation à 200 km/h.

#### **VOLET SOCIO-ECONOMIQUE**

La nouvelle LGV ne suffira pas par elle-même à créer des emplois pérennes mais en revanche que l'emploi pourrait être réellement conforté et valorisé si l'attractivité de nos deux régions était renforcée par un maillage de liaisons ferroviaires rapides et fréquentes, mettant fin à l'enclavement de territoires entiers. Le réseau ferré existant doit être remis à niveau et les lignes abandonnées rouvertes au trafic voyageurs. Les cadencements des TER doit permettre enfin un report sur le rail d'une part des trajets de proximité domicile-travail.

Nous demandons que des mesures d'économie d'énergie et de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre. Nous refusons donc d'accroître ces émissions par un nouveau chantier pharaonique dont le bilan carbone désastreux ne serait jamais compensé par des diminutions ultérieures d'émission puisque que le propre d'une LGV c'est de ne constituer une alternative ni aux déplacements de proximité en voiture ni au transport routier de fret. Nous refusons la surconsommation d'électricité qu'entraînerait une exploitation à 320 km/h : cette vitesse doublerait la consommation par rapport à l'exploitation à 200 km/h de rames TER modernes sur voies classiques.

Nous comprenons les intérêts de la région Limousin qui demande à juste titre à être en correspondance rapide avec toutes les capitales européennes. *C'est* l'objectif du programme en cours d'amélioration de l'axe POLLT (Paris-Orléans-La Souterraine-Limoges-Toulouse), mettant dès 2015 la Creuse à 2h15 de Paris, La Haute-Vienne à 2h30 et la

Corrèze à 3h30, puis avec le raccordement à la Ligne POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon), le plus au sud et le plus à l'ouest, mettant la Creuse à 1h50, la Haute-Vienne à 2h10 et la Corrèze à 3h00 de Paris. Le projet de LGV POCL permettrait à moyen terme un raccordement de Limoges au réseau à grande vitesse et constitue un élément nouveau essentiel par rapport au débat public d'il y a 5 ans.

#### VOLET BIODIVERSITE :

Fort de l'expérience de la ligne LGV Tours Bordeaux et des difficultés que nous rencontrons avec le constructeur à mettre en place les mesures compensatoires portant inscrites dans l'autorisation de travaux nous refusons de rester à l'écart du progrès et du développement durable en saccageant un des principaux atouts des régions Poitou-Charentes et Limousin : leur capital de biodiversité. Le projet de LGV tourne le dos à tous les travaux récents, ceux par exemple du Haut-Commissariat au Développement Durable, sur les services économiques rendus par la nature et sur le coût de leur destruction. L'estimation du coût des dégâts et de leur compensation devrait concerner en priorité les zones humides : nombreuses sur le tracé, très utiles par les services rendus, elles ne seront pas compensées à 200% comme le veut la loi.

Le dossier ne fournit aucune évaluation financière du coût de leur compensation et aucune esquisse de localisation des superficies.

Nous constatons de nombreuses lacunes dans la prise en compte de la biodiversité dans l'étude socio-économique concernant les dégâts sur les cours d'eau. Aucune estimation rigoureuse des perturbations apportées au régime des crues par les ouvrages de franchissement et les remblais en lit majeur; aucune estimation du coût ni de la localisation des surfaces qui devront compenser les volumes soustraits .aux crues, pas d'estimation des aménagements assurant la conformité aux obligations de la loi sur l'eau : transparence hydraulique, soit libre circulation des espèces et des sédiments, y compris durant le chantier. Tous ces manques d'estimation faussent l'évaluation économique du projet.

Nous pensons qu'une enquête publique qui exclut du champ d'étude tout le domaine des hydre-systèmes -cours d'eau, zones humides, nappes associées, captages d'alimentation en eau potable et qui renvoie leur examen à l'après Déclaration d'Utilité Publique (DUP), dans une enquête séparée, venant une fois le projet Autorisé ne peut pas être valide et est entachée d'un manque d'information du public sur les impacts du projet est par là gravement biaisée.

Nous contestons l'utilisation comme principe directeur de l'étude d'impact fournie par RFF : la recherche à tout prix de la plus grande vitesse au détriment des habitats naturels, des espèces protégées et des zones urbanisées. Cette démarche d'étude bafoue la loi Grenelle qui impose la trilogie ÉVITER- RÉDUIRE- COMPENSER. Le refus d'RFF d'éviter systématiquement toutes les zones à très fort enjeu environnemental et renvoie aux éventuelles mesures de restriction d'impact en cours de chantier n'est pas conforme à la démarche même d'une étude d'impact. En fait, RFF utilise la promesse de futures « compensations » comme dispense de l'obligation d'éviter. Faire ainsi de la compensation un permis de détruire constitue un détournement de la loi.

Nous refusons qu'une DUP fondée sur le dossier présenté par RFF ne garantisse en rien l'effectivité des mesures de compensation : en l'état actuel du droit de l'environnement, aucun outil juridique ne garantit qu'il soit possible d'assurer la sécurisation du foncier afin de disposer des surfaces requises. Il est inadmissible de reporter cette charge sur le constructeur et par conséquent de ne pas informer correctement le publique lors de l'enquête.

Nous jugeons illégale que l'étude d'impact fournie par RFF serve de base à une dérogation à l'interdiction de détruire des habitats naturels et des espèces protégées. D'importantes mesures d'évitement devraient être prises pour épargner les zones les plus sensibles, ce qui entraînerait l'abandon des deux dogmes :

« Limoges à 2 h de Paris », exploitation à 320 km/h. La nature des territoires traversés est incompatible avec le cahier des charges d'une LGV. Il ne laisse aucune marge de manœuvre et rend toute « concertation » illusoire.

Dans l'hypothèse d'une réelle volonté du constructeur de mettre en œuvre des mesures compensatoires conséquentes, nous sommes très réservés sur leur efficacité : l'expérience actuelle des grands chantiers montre le caractère aléatoire des mesures de transplantation ou de déplacement d'espèces protégées. Elle montre l'extrême difficulté à trouver des milieux à acquérir ou à gérer par conventions qui répondent à l'objectif d'une compensation : non pas conserver un milieu en bon état, ce qui ne compense rien, mais restaurer un milieu dégradé, potentiellement favorable à l'espèce protégée détruite ou chassée de son habitat naturel.

**URBANISME et CADRE de VIE:**

Dans le volet de l'enquête concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), nous contestons le mode de calcul « moyennant » utilisé pour définir les zones où le bruit serait incompatible avec l'habitat : il gomme tous les pics de bruit.

Cette étude ignore les valeurs-guide de l'OMS qui permettrait une définition sérieuse des zones inhabitables. En définissant une bande inconstructible de largeur standard, RFF occulte les conséquences réelles de l'éventuelle LGV sur l'urbanisation des communes traversées.

Dans ce même volet, Nous estimons que l'emprise de l'éventuelle LGV est sous-estimée et pour le moins très approximative : flou sur les rétablissements de voiries, sur les bases-travaux, sur les bases de maintenance, incertitude complète sur le volume et les lieux de stockage des déblais ; cette sous-estimation fausse les conclusions de l'enquête en minimisant les coûts et en assurant pas correctement l'information du public

**ASPECT JURIDIQUE**

Nous affirmons, l'illégalité de cette enquête publique hors délai, puisque intervenant plus de 5 ans après le Débat Public, (article L-121-12 du Code de l'Environnement): un nouveau Débat Public est d'autant plus nécessaire que des éléments nouveaux sont intervenus : programme de modernisation de la ligne POLT, projet de POCL, et surtout un appareil législatif et réglementaire renforçant la prise en compte des impératifs d'économie d'énergie, de réduction des émissions de GES, de non destruction d'espaces agricoles, de sauvegarde des trames verte et bleue.

Nous estimons que le Préfet de Région Limousin, coordinateur du projet, oriente et discrédite la procédure de la présente enquête lorsqu'il déclare à la presse que le projet est « validé ».

Par contre nous sommes favorables à une deuxième phase de rénovation de la Ligne TER Poitiers-Limoges, à une remise à niveau de la ligne Angoulême-Limoges, ainsi qu'à la modernisation de la ligne POLLT afin de mettre Limoges à moins de 2h30 de Paris et CONTRE la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges.

## **Limousin Nature Environnement**

Document annexé sous le n° 12 au registre de Peyrilhac.

Avant-propos

Le rapport de la commission Duron, après le rapport Bianco, confirme que la réalisation des LGV n'est plus d'actualité pour les années à venir. Le Premier ministre, Jean Marc Ayrault a confirmé, le 9 juillet, que le gouvernement suivrait les conclusions de cette commission en donnant la priorité à la rénovation du réseau ferré existant. Ce projet de LGV Limoges-Poitiers est donc manifestement inopportun et cette enquête a perdu sa raison d'être.

Rappels

A l'occasion de cette enquête publique relative au projet de Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers, Limousin Nature Environnement, fédération régionale des associations de protection de la nature en Limousin, tient à réaffirmer son positionnement.

Dès le Débat Public de 2006, Limousin Nature Environnement a fait état de son opposition au projet du fait essentiellement de son impact du point de vue environnemental et en termes d'aménagement du territoire et d'intérêt public, tout en indiquant que la fédération, quelle que soit la décision finale, continuerait à prendre toute sa part au débat, ce qu'elle a fait en particulier dans les instances de concertation mises en place par Réseau Ferré de France.

La fédération *Limousin Nature Environnement* tient à préciser qu'elle ne rejette pas le principe de ligne à grande vitesse mais qu'elle est opposée à ce projet précis pour les raisons exposées dès le départ et reformulées à présent. Elle a par ailleurs toujours indiqué qu'elle revendique le droit et le devoir de s'exprimer sur la question, mais en restant dans son rôle de force de réflexion, de contestation et de proposition qu'elle estime utile au débat.

Préambule

Sur le calendrier retenu pour cette enquête.

Limousin Nature environnement s'indigne que la présente procédure soit engagée plus de 6 ans après le résultat du débat public, soit bien au-delà du délai maximum autorisé par la loi. La décision de la Commission nationale du débat public autorisant Réseau Ferré de France à ne pas recourir à un nouveau débat public nous semble non fondée et sa validité juridique est en cours d'instruction par la justice à la suite d'un recours intenté par de nombreuses associations et collectivités, dont la Fédération LNE. La procédure d'enquête publique aurait dû attendre le résultat de ce jugement avant d'être engagée.

Sur la consultation du public.

Tout d'abord, force est de constater qu'il y a un décalage évident entre d'une part les dispositions légales d'expression des citoyens dans le cadre de l'enquête publique et d'autre part les moyens mis en œuvre pour promouvoir ce projet par les collectivités qui sont à l'origine de la commande ou la soutiennent et qui dépensent des sommes considérables d'argent public à cette fin, allant même à exercer une pression implicite sur leur personnel pour qu'il exprime un soutien au projet.

Ces manœuvres ne peuvent occulter l'opposition grandissante au projet de la part d'une partie de la population des départements traversés par la ligne LGV mais aussi et surtout des départements limitrophes comme la Creuse, l'Indre ou le Lot dont les élus expriment également de plus en plus leur désaccord.

Sur l'opportunité du projet.

La question qui est maintenant posée est celle de l'utilité publique du projet, par une analyse de son intérêt spécifique rapporté aux atteintes portées aux autres intérêts publics, aux inconvénients majeurs d'ordre environnemental et social et à son coût financier. Pour Limousin Nature Environnement les seuls objectifs annoncés de relier Paris au mieux en deux heures et d'accéder plus facilement au réseau ferroviaire européen sont loin de justifier tous les aspects négatifs de l'opération, d'autant que les autres alternatives possibles peuvent permettre d'approcher ces objectifs.

Et pourtant, la loi « Grenelle 1 » de 2009 a réaffirmé que la politique durable des transports doit donner la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Le rapport Bianco, remis récemment au gouvernement conclue également à la réfection prioritaire du réseau existant avant toute construction de nouvelle ligne ferroviaire. RFF s'est d'ailleurs engagé dans des travaux de réhabilitation des infrastructures existantes sur la ligne historique Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT) et l'usage de rame TGV est envisagée sur ce trajet, ce qui devrait conduire à des propositions significatives d'amélioration de la ligne actuelle Paris-Toulouse. Les travaux de rénovation récents sur l'actuelle ligne Limoges-Poitiers prouvent que des améliorations significatives peuvent être obtenues avec encore des marges de progrès, rendant cette solution très crédible.

Dans ces conditions, Limousin Nature Environnement demande qu'avant toute décision, une étude comparative soit réalisée entre le projet de nouvelle Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers et une réhabilitation optimale des infrastructures existantes que sont en particulier la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, la ligne Limoges-Poitiers et

aussi les liaisons vers Bordeaux et Lyon, y compris dans la perspective de la future nouvelle ligne Paris-Lyon par Orléans et Vierzon.

Synthèse de l'analyse du dossier.

Il est important de préciser que ce dossier, présenté par RFF sur des études réalisées par ses soins, ne présente pas une garantie d'objectivité, par les hypothèses envisagées plutôt favorables au projet et par la quasi absence d'évaluation de l'incertitude des résultats ou d'analyse de variantes lui permet donc pas une bonne appréciation de l'utilité publique de ce projet.

Pour Limousin Nature Environnement, la principale objection est d'ordre environnemental. Il est clair, sur la base des données déjà connues ainsi que des études environnementales réalisées, et pourtant trop rapides, qu'il n'y a pas la place dans cette partie très sensible du territoire limousin pour un nouveau sillon qui porterait une atteinte supplémentaire grave à la biodiversité et à la continuité écologique. Réseau Ferré de France l'a d'une certaine manière reconnu et les résultats des études réalisées, même imparfaites, suffisent à le prouver.

A l'examen du volumineux dossier on voit que, pour des questions essentiellement budgétaires, l'infrastructure fera la part belle aux tranchées et levées (les mesures compensatoires éventuelles constituant un échec irréversible) plutôt qu'aux tunnels et viaducs, éléments de réparation écologique, faute d'avoir pu éviter tout préjudice.

C'est aussi une détérioration inacceptable du cadre de vie et de travail que ce soit pour le quotidien des populations, l'activité agricole ou touristique entre autres.

Cela pose également la question du coût énergétique d'une telle infrastructure, tant dans sa réalisation que dans son fonctionnement, comparativement à l'amélioration de l'existant. Par ailleurs, le bilan carbone estimé qui montre qu'un soit disant bénéfice ne serait atteint qu'en 2057, n'est pas convaincant et ne peut être retenu en faveur du projet.

Ce projet de LGV entraînerait une catastrophe environnementale, ce qui doit conduire à son abandon.

La question suivante, et elle n'est pas sans conséquences sur l'environnement, est celle de l'aménagement du territoire et donc des choix stratégiques en matière de transports de voyageurs et de fret, de desserte, de liaisons et de fréquences.

A l'évidence, le projet de LGV Limoges-Poitiers est conçu avec un axe (à voie unique) ultra rapide dont la fréquentation sera assurée par un rabattement de l'ensemble des Trains Express Régionaux sur Limoges, point de transit obligé pour la Haute-Vienne et les départements voisins (notamment Creuse et Dordogne), ou sur Brive, puis Limoges.

Les habitants des communes situées entre Limoges Poitiers, dont la ville de Bellac, seront incités à se déplacer en voiture, car la ligne classique entre ces 2 villes, récemment rénovée, sera en grand danger de disparition.

Cela induit aussi un passage obligatoire par Poitiers, qui devient la plaque-tournante du système – et sans doute la principale bénéficiaire-, pour des destinations comme Bordeaux, Toulouse et d'autres bien évidemment plus lointaines. Ce n'est pas le plus court chemin, même s'il s'avère le plus rapide, avec toutes les conséquences sur le coût supporté par les voyageurs ! Quid également de la liaison vers Lyon par Poitiers et Paris, soit le double de kilomètres? Ce système en étoile donne l'illusion d'un aménagement harmonieux et ambitieux du territoire mais en réalité il soumet toute organisation de vie des territoires au renforcement et l'interdépendance des métropoles au détriment du monde rural.

Il est par ailleurs parfaitement malhonnête de laisser croire que la future Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers sera compatible avec la poursuite de l'exploitation de la ligne POLT dans les mêmes conditions, puisqu'il s'agit d'un véritable détournement de trafic et donc un abandon des liaisons et des points de desserte ou en tout cas de leurs fréquences. Elle reléguera la ligne POLT au mieux au rang de ligne interrégionale au bon vouloir et à la charge des régions concernées. Un récent courrier du ministère a bien mis en évidence que la seule option réalisable était une diminution importante de la desserte sur la ligne POLT. De même, les lignes Limoges-Bordeaux et Limoges-Lyon verront leur viabilité fragilisée ce qui

pourrait justifier leur abandon, partiel voire total dans l'avenir, au vu de la tendance à privilégier l'intérêt économique sur tout autre, attesté par la libéralisation des transports et l'ouverture obligatoire au secteur concurrentiel.

On peut alors s'interroger sur les choix qui en découleront pour le public. Entre l'accès à la LGV par un véritable périple très coûteux à grande vitesse et le recours à la route, solution durablement inacceptable, il y a un risque évident de fracture sociale. Une étude comparative du profil social des usagers des LGV actuelles montrerait sans doute que cette fracture existe probablement sur les lignes Paris Lyon ou Paris Lille.

Quant au transport du fret par rail, au-delà des bonnes intentions affichées sur ce qui doit être une priorité absolue, notamment par le Grenelle de l'Environnement, le projet LGV est une contre-réponse et l'inquiétude est grande concernant également la ligne classique POLT ou les lignes du réseau secondaire, aucun engagement n'apparaissant en la matière (tout montre plutôt un désengagement à travers par exemple l'abandon de la politique du « wagon unique » ou la fermeture de la gare de triage de Limoges Puy-Imbert).

Pour ce qui est de l'aménagement de nos territoires, ce projet de LGV ne peut prétendre être d'utilité publique.

Une question essentielle est celle de la motivation socio-économique du projet de LGV Limoges-Poitiers affichée par ses promoteurs pour l'imposer comme unique solution pour l'avenir de nos territoires.

Or, il est navrant de constater l'absence, dans le dossier, d'une véritable étude exhaustive et comparative permettant d'argumenter, hormis les affirmations ou indications sur le coût de l'opération, l'hypothétique fréquentation, le désenclavement et la dynamisation des territoires ou tout autre aspect déterminant pour apporter la preuve de l'utilité publique qui justifierait le massacre environnemental et le choix en terme d'aménagement du territoire.

Le dossier s'appuie sur le dogme, dominant mais non scientifiquement validé, que le désenclavement apporte l'essor économique. Ce lien éventuel de causalité oublie que cet essor économique n'est souvent qu'un transfert d'un territoire à l'autre, la plupart du temps au détriment des territoires ruraux ou semi ruraux, sans gain additionnel du point de vue national. L'expérience faite ailleurs montre que les effets d'une LGV sur un territoire sont loin d'être automatiques, comme le rappelle Le Populaire du Centre: «Entre chercheurs, nous sommes tous d'accord pour dire qu'elle n'a pas d'effets structurants en soi. Il n'y a rien d'automatique. Quand il y a un impact, c'est à chaque fois dans un contexte très particulier. Sauf exception, il n'y a aucune corrélation entre LGV et dynamisme d'un territoire.» (Marie Delplace)

Il paraît par ailleurs inconcevable qu'un projet d'infrastructure nationale, voire internationale (puisque'une de ses motivations est l'ouverture au réseau européen), doive être financé pour partie non négligeable par les collectivités locales (et notamment la Région Limousin), voire des partenaires privés, alors que cela devrait incomber à l'Etat, garant d'un aménagement équitable du territoire et respectueux de ses habitants, et de surcroît dans la mesure où le projet impacte des infrastructures existantes ou s'y substitue. L'échelon local sera quant à lui suffisamment sollicité pour participer au fonctionnement des liaisons ferroviaires classiques pour le cas probable où elles ne seraient plus rentables faute d'une fréquentation suffisante à cause du report sur la ligne LGV.

Le dossier prétend que l'équilibre financier ne serait pas atteint avant au moins 50 ans. Cette affirmation confirme les craintes de Limousin Nature Environnement quand à des décisions futures visant à abandonner les lignes existantes afin de canaliser, quasiment de force, les passagers vers la LGV. De plus, il est à craindre que les collectivités soient sollicitées directement ou indirectement pour éponger une partie de ce déficit d'exploitation.

A l'évidence, l'intérêt économique de ce projet n'est pas avéré et ne peut justifier la reconnaissance de l'utilité publique.

Un certain nombre de remarques plus précises sur le dossier soumis à enquête sont notées en annexe de ce document.

## Conclusion

Pour l'ensemble des raisons évoquées ci-dessus, Limousin Nature Environnement ne peut que confirmer sa position initiale d'opposition à ce projet et son plus grand doute sur le fondement de sa déclaration d'utilité publique.

Limousin Nature Environnement réaffirme sa demande d'optimisation du réseau ferroviaire existant et de ses interconnexions aussi bien pour le transport voyageurs que pour le fret.

### Courrier annexé sous le n° 1596 au registre de la préfecture de Limoges.

Nous avons appris qu'un formulaire avait été distribué aux agents de la ville de Limoges appelant au soutien du projet de LGV. Compte tenu du lien de subordination existant entre ces agents et le Maire de Limoges, ardent défenseur de ce projet, nous pensons que l'avis de ces agents ne peut être libre et sincère. Nous nous étonnons de ce procédé qui nous apparaît contraire à la démocratie et à l'esprit des enquêtes publiques et nous émettons des doutes sur la possibilité de prendre en compte ces avis dans le cadre de cette enquête publique.

### Association « anti LGV Limoges & pro POLT »

#### Courrier annexé sous le n° 1384 au registre de la préfecture de Limoges.

Notre opposition au projet de LGV Limoges Poitiers repose :

- d'une part, sur une **position de principe** s'appuyant sur des raisons technologiques, organisationnelles et financières.
- d'autre part, sur **les insuffisances et les incohérences du dossier de l'Enquête Publique** en cours qui, d'une façon systématique, sous-évalue les inconvénients de ce projet et surévalue ses avantages supposés.

#### **Position de principe**

##### **Ouverture de l'enquête publique : délai dépassé**

La Commission Nationale du Débat Public a été saisie le 18 octobre 2005, par Réseau Ferré de France, d'une demande d'organisation d'un débat public sur un projet de LGV entre Poitiers et Limoges

La Commission Nationale du Débat Public décide alors, le 7 décembre 2005, d'organiser un débat public qui a lieu du 1er septembre 2005 au 18 décembre 2005.

Conformément à la loi no 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et notamment à son article 134 qui modifie la rédaction du code de l'Environnement (article 1121-11}, la Commission Nationale du Débat Public publie son compte rendu le 30 janvier 2007.

Depuis cette date, RFF mène les études nécessaires suivant un processus décrit dans une note d'organisation générale des études et établit le calendrier correspondant qui prévoit le déroulement de l'enquête publique au cours du 3ème trimestre 2011. Ce calendrier est publié sur son site internet en page 3

<http://www.lgvpoitierslimoges.com/upload/documentation/fichiers/telechautredocorganisation.pdf>.

Ce calendrier est en conformité avec l'Art L. 121-12 du code de l'Environnement qui stipule qu'en ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-8, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates.

Cependant, en ce qui concerne la LGV Poitiers-Limoges, le bilan de la CNDP ayant été publié le 30 janvier 2007, l'Enquête publique devait donc avoir lieu avant le 30 janvier 2012.

On ne peut que souligner l'importance du délai de 5 ans puisque le législateur a prévu une disposition dérogatoire à la règle commune dans la Loi no 2012-597 du 3 juin 2010 article 4, 3ème alinéa) du Grand Paris, en portant le délai à 10 ans.

L'Assemblée Nationale en ayant débattu en ces termes : « S'agissant du contenu précis de l'article 4, il comporte deux types de mesures : certaines dérogent ou précisent le droit commun, d'autres constituent de simples rappels du droit en vigueur.

Au titre des premières, citons, en premier lieu, l'alinéa 3 qui prévoit que l'enquête est ouverte par le préfet dans un délai de dix ans à compter de l'approbation du schéma d'ensemble par décret en Conseil d'Etat. Ce délai est le double de celui qui est prévu à l'article L. 121-12 du code de l'Environnement. (Rapport no 366 (2009-2010) de M. Jean-Pierre FOURCADE, fait au nom de la commission spéciale, déposé le 25 mars 2010)

La Commission Nationale du Débat Public confirme d'ailleurs, dans plusieurs documents, les termes de l'article 121-12 du code de l'Environnement et met en garde sur le dépassement du délai de cinq ans.

-dans sa rubrique consacrée à l'enquête publique :

[http://www.debatpublic.fr/notions\\_generales/enquete\\_publice.html](http://www.debatpublic.fr/notions_generales/enquete_publice.html)

- dans sa décision du 5 septembre, en indiquant que «Selon l'article L.121-12 du code de l'Environnement, la décision relative à l'ouverture de l'enquête publique sur ce projet devait intervenir dans le délai de 5 ans qui suivait la publication du bilan soit le 30 janvier 2012. Conformément au même article, au-delà de ce délai, la Commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles.

Pourquoi la Loi aurait-elle prévu cette borne : "- au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates", si ce n'est pour éteindre la consultation du public dans le cas où les délais impartis ne sont pas respectés.

Le Conseil d'Etat a d'ailleurs bien reconnu cette limite dans sa décision du 28 mars 2011, no 330256 en mentionnant :

«Considérant, enfin, que si, en vertu de l'article L. 121-12 du code de l'Environnement, l'ouverture de l'enquête publique ne peut être décidée plus de cinq ans après la date à laquelle la Commission nationale du débat public a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, ce qu'elle a fait en l'espèce par une décision du 7 mai 2003, la circonstance que l'arrêté décidant l'organisation de l'enquête complémentaire à compter du 10 juin 2008 ait été pris le 14 mai 2008 ne suffit pas à caractériser une méconnaissance de ces dispositions, dès lors que l'enquête publique initiale a été décidée par arrêté du 1er octobre 2007, soit avant l'expiration du délai de cinq ans après la décision de ne pas organiser de débat public »

La nouvelle saisine de RFF au-delà des 5 ans prévus par l'article L121-12, (ancien L121-11) pour le lancement de l'enquête publique ne repose d'ailleurs sur aucune disposition réglementaire indiquée dans la loi.

En *effet*, la Loi no 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et notamment à son article 134 qui modifie la rédaction du code de l'Environnement, a été adoptée par l'Assemblée Nationale au cours de la 11ème législature en urgence et en première lecture le 25 juin 2001 ; elle comportait un article ainsi rédigé :

«*Art. L. 121-11.*- En ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-7, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, l'avis de la commission sera sollicité. »En faisant disparaître la nécessité de redemander l'avis de la CNDP le Sénat a modifié, *en première lecture, le projet de loi, adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture, après déclaration d'urgence, en retenant la formulation qui suit... :*

« *Art. L. 121-11.*- En ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-7, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat

public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si l'économie générale du projet est profondément modifiée ».

Le texte ainsi amendé a donc été adopté définitivement le 27 février 2002 et publié au Journal Officiel de la République Française le 28 février 2002.

L'article L121-11 est devenu L121-12 suite à une renumérotation des articles, l'article L121-6-1 devenant L121-7 et ainsi de suite.

Par ailleurs, lors du 20ème colloque des Associations des Conseils d'Etat et des juridictions administratives suprêmes de l'Union Européenne qui s'est déroulé du 29 au 30 mai 2006 à Leipzig :

<http://www.juradmin.eu/index.php/fr/colloques-fr/165-20e-colloque> du-29-au-30-mai-2006-à-leipzig,

Le délai de 5 ans maximum pour l'ouverture de l'enquête publique a été confirmé dans le document publié en français

### **Neutralité du garant de la concertation ?**

Dans sa lettre de mission du 3 avril 2009, désignant M Michel PERIGORD comme garant de la concertation, M Hubert Du Mesnil, président de RFF écrivait :

« Il convient que vous manifestiez la plus grande indépendance vis-à-vis des services de RFF et de toute autre partie prenante au projet LGV Poitiers-Limoges, et que vous conserviez une stricte neutralité à l'égard de ce projet.

Or dans une vidéo de 16 mn 11 s (<http://vimeo.com/4649352>), postée sur Internet le 14 mai 2009, postérieurement à la lettre de RFF, produite par « ROSA Productions » et financée par la Ville de Limoges et l'Agglomération de Poitiers, M Michel Périgord apparaît à 6 reprises : 50 s à 2 mn 35 s, 3 mn 24 s à 4 mn 10s, 4 mn 50 s à 4 mn 57 s, 13 mn 14 s à 13 mn 28 s

14 mn à 15 mn 12s où il argumente en faveur de la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges, enfin au générique de 15 mn 50 à 15 mn 55 s.

La stricte neutralité de M Michel Périgord n'a donc pas été respectée, et le processus de concertation initié est de ce fait entaché d'irrégularités qui laissent peser de lourdes conséquences sur les conclusions apportées par le garant dans son rapport concluant à proposer la mise à l'enquête publique.

### **Enquête publique sur quel projet ?**

Que ce soit lors de l'enquête publique de 2006 et lors de la seconde saisine de la CNDP de juillet 2012 par RFF (cf. page 64 dossier de saisine) où il est écrit:

« le maintien **en parallèle de l'axe existant Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** sur lequel RFF poursuit progressivement les aménagements (suppressions de passage à niveau, relèvements de vitesse...) et qui conserverait à l'horizon 2020 un service de 7 allers-retours par jour entre Paris et Limoges et un trafic de 840 000 voyageurs par an environ »

Le nombre de 7 allers-retours sur la ligne POLT ayant toujours été la base du dossier.

Nous pensons que ce doit être un cas unique dans le cadre d'une enquête publique, car ce n'est pas un scénario qui est proposé, mais trois.

Pouvez-vous nous dire lequel est le bon ? Cette confusion ne peut apporter que le désarroi chez les citoyens, d'autant que, selon 11. 7 ou 4 AR sur la ligne POLT, les conséquences ne sont pas identiques sur le réseau ferré.

### **Coût du projet ?**

Les budgets d'investissement et d'exploitation qui reposent sur des données non validées et non actualisées fin 2012 avec en particulier non seulement l'absence de devis détaillés de l'investissement et d'étude cohérente des coûts d'exploitation mais également une absence de financement alors que dans tous ses projets RFF indique le montant de son investissement correspondant à ce qu'il peut engager en fonction du TRI (Taux Rentabilité Interne) et conformément à l'article 4 de ses statuts.

De plus, si nous nous référons au dossier H, qui est le dossier complémentaire de RFF à l'avis de l'Agence Environnementale, les réponses sont très évasives et aucun montant n'est proposé en

contrepartie aux « actions » de RFF, montants qui auraient dû faire augmenter le coût du projet et donc diminuer la rentabilité interne.

Ce flou est-il entretenu volontairement afin de minimiser l'effet du coût sur la rentabilité du projet alors surestimée ?

### **LGV synonyme d'ouverture vers l'Ouest ?**

Présenter le projet de LGV comme une ouverture pour le Limousin vers la façade atlantique n'est qu'un prétexte.

En effet, il faut se rappeler que, après la suppression du « pendulaire », en 2003, par M JP Raffarin alors premier ministre, c'est Mme B. Chirac qui a lancé cette idée pour essayer de venir en aide à M Gérard De Pablo, membre du cabinet de son mari alors Président de la République, juste avant les élections régionales du Limousin de 2004, les élus socialistes de l'époque s'étant fermement manifesté face à cette manœuvre.

Enfin, il ne faut pas oublier Midi-Pyrénées, qui est la première destination provinciale pour les étudiants limousins.

### **Les pressions hiérarchiques et les arguments fallacieux des pro-LGV**

Une enquête publique est destinée à l'expression objective de tous les citoyens.

Or la ville de Limoges a distribué un prospectus à ses personnels, exerçant par là une pression hiérarchique inadmissible sur ceux-ci. Par ailleurs, les arguments utilisés sont à la limite de la malhonnêteté. Prenons en deux par exemple :

- quelle est l'étude sérieuse qui fait un lien entre le développement économique et l'arrivée de la grande vitesse ?

Incantations et approximations ne font pas une argumentation, car aucune démonstration n'est apportée concernant les « bienfaits économiques »

Bien au contraire, le rapport de Mme Deleplace et M Bazin, Universitaires à Reims et à Lyon, démonte un lien infondé ([http://afitl.ish-lyon.enrs.fr/tl\\_files/documents/CST/N49/Bazin49.pdf](http://afitl.ish-lyon.enrs.fr/tl_files/documents/CST/N49/Bazin49.pdf)) et, en attendant 2020, de quelle manière la région Limousin se développe t'elle économiquement ?

- évoquer la LGV Limoges-Poitiers comme une « branche » du projet Transline est une sorte d'escroquerie. Ce projet est en effet le fruit des réflexions d'une association (ALTRO). Il n'a jamais été inscrit au SNIT et n'a pas été présenté à la commission « Mobilité 21 » dite Duron qui a rendu ses conclusions le jeudi 27 juin 2013.

### **Réserves de la SNCF**

Dans le compte-rendu RFF du 18 novembre 2008, la SNCF émet de sérieuses réserves sur le projet.

« La SNCF / VFE souhaite faire part de ses réflexions sur la présentation, au demeurant complète et faite avec les précautions d'usage. Elle indique qu'elle est aujourd'hui transporteur mais que la concurrence sera ouverte en 2016 et qu'il y aura donc peut-être d'autres exploitants sur la ligne.

Concernant la voie unique, elle indique qu'il s'agit d'un système d'exploitation très complexe. Cela n'est peut-être pas impossible, mais une exploitation en voie unique à 300 km/h serait une première. Il existe un exemple de voie unique sur la ligne du Haut-Bugey : la convention initiale prévoit un temps de parcours de 3 h 00 que l'on ne parvient pas à assurer à ce jour, alors que la ligne Paris-Genève compte 7 à 8 trains par jour et dispose de trois évitements. La réalité de l'exploitation montre donc sa fragilité.

La signalisation (ERTMS) peut effectivement permettre de passer de 11 à 15 trains/heure, mais les projets de LGV Bretagne-Pays de Loire et SEA rendent d'ores et déjà difficile l'identification de sillons.

Enfin, le projet SEA est un projet très cher au niveau des sillons. Aussi, quand le trafic sera là, on développera probablement les fréquences mais on favorisera aussi les unités mixtes (trains couplés) sur Paris-Bordeaux. De ce fait, la gestion des jumelages sur Poitiers-Limoges sera encore plus difficile. Il convient donc d'être prudent sur le temps de parcours et le système d'exploitation. Avec une voie unique, les TGV attendront.

Paris-Limoges en 2 h 00 oui, mais en sachant que certains services seront dégradés.  
La SNCF ajoute que la promesse collective qui a été faite ne peut aujourd'hui pas être tenue par l'exploitant actuel. »

### **ADE 86-87 Association de Défense des Expropriés Agricoles et Forestiers de la Vienne et de la Haute-Vienne**

Courrier annexé sous le n° 1512 au registre de la préfecture de Limoges

L'ADE 86-87 est une association qui regroupe les Chambres d'Agriculture, les Syndicats agricoles (FNSEA, JA), les Syndicats forestiers, les Syndicats de la propriété privé rurale, les SAFER, les CRPF et les exploitants agricoles impactés par ce projet sur les départements de la Vienne et de la Haute-Vienne. Elle regroupe 141 d'adhérents (exploitants agricoles, propriétaires fonciers ou forestiers)

Nos observations sont réparties en 6 chapitres :

1. Perte de foncier Dépôts définitif/temporaires - Compensations environnementales
2. Eau
3. Réseaux- Voirie
4. Aménagement foncier - Réserves foncières
5. Réglementation
6. Indemnisation - Protocole d'accord

#### **Perte de foncier - Dépôts définitif/temporaires**

##### **Compensations environnementales**

##### **Les impacts liés aux matériaux excédentaires**

L'agriculture et la forêt subissent le plus lourd tribut en terme de surface impactée par ce projet d'infrastructure (respectivement 801 ha et 310 ha soit 87 % de la surface prélevés). RFF propose de pénaliser à nouveau les surfaces agricoles en fléchant ces dernières comme sites « dédiés » à recevoir ces matériaux en excédent.

Quelle surface cela représente exactement ?

Les propriétaires et exploitants agricoles peuvent-ils s'y opposer et comment ?

De plus, concernant le réaménagement de ces dépôts, il est important de rappeler que le sol n'est pas un matériau inerte : le sol est un milieu vivant, complexe et fragile, avec son cortège de microorganismes indispensables à son bon fonctionnement. Il ne peut se résumer à une simple juxtaposition de couches.

De nombreuses années sont nécessaires pour retrouver un équilibre biologique et une valeur agronomique satisfaisante. Cette période d'inexploitabilité par l'agriculture estimée à une dizaine d'années et l'incertitude de la valeur agronomique finale engendre un impact aussi important que le tracé de ligne.

C'est pourquoi, nous demandons que :

- avant tout dépôt définitif à l'extérieur de la zone d'emprise foncière de la LGV, il soit étudié toutes opportunités d'utilisation de ces matériaux pour d'autres projets non impactants pour l'agriculture ou la forêt (remblaiement de carrières, création de zones commerciales ou industrielles, ...)
- soient étudiés les projets proposés par le monde agricole, à savoir la création de retenues d'eau (plusieurs centaines de milliers de m<sup>3</sup> d'eau) pour l'irrigation ou l'abreuvement du bétail. Depuis avril 2011, ces projets ont été présentés à RFF et aux services de l'Administration (DREAL) et ceci à plusieurs reprises. La réalisation de ces retenues d'eau a deux avantages :
- renforcer et pérenniser l'activité agricole sur les secteurs traversés par la LGV,
- ne pas impacter de nouvelles surfaces agricoles par des dépôts.
- les zones dites « humides » ou ayant un caractère environnemental dit
- « sensible » puissent être intégrées dans les zones potentielles de dépôts (quitte à prévoir des compensations environnementales) lorsque ces solutions sont moins dommageables pour l'agriculture.

- soient réduites les superficies des zones potentielles par une augmentation des hauteurs des dépôts de matériaux lorsque cette solution est moins impactante pour l'agriculture,
- soient exclues les parcelles drainées et/ou irriguées,
- soient exclues les parcelles essentielles à la pérennité des exploitations (parcelles cultivables, situation vis-à-vis du siège d'exploitation, ...),
- une étude et un suivi agro-pédologique soient réalisés avant, pendant et après travaux pour chaque zone,
- une étude d'impact spécifique à chaque exploitant concerné soit réalisée, afin de mettre évidence les conséquences techniques et économiques sur les systèmes d'exploitation et proposer ainsi des solutions appropriées et individuelles.

Dans tous les cas, une **réelle** concertation (et non pas une simple information) doit avoir lieu avec la profession agricole et forestière.

En effet, ces zones ne seront rendues disponibles pour l'agriculture qu'au bout d'une période de 10 années (alors que le besoin en aménagement foncier est pressant et que sa réalisation devra être terminée le plus rapidement possible, en moins de 5 ans) et leurs valeurs agronomiques finales demeurent incertaines !

### **Synthèse des mesures compensatoires liées à la présence d'espèces protégées**

Il faudra donc constituer une réserve foncière qui ne devra pas être redistribuée dans le cadre de l'aménagement foncier.

Pouvez-vous préciser cette phrase (conditions de réalisations, expropriation des propriétaires, éviction du fermier, ...) ?

Ces réserves s'appliquent-elles aux surfaces et linéaires proposées p 136 (10 + 24 + 260 ha, 47 000 m) ?

Sur quels critères les coefficients de compensations ont-ils été retenus pour l'espèce « Cuivré des Marais » (coefficient de 5) et l'espèce « Damier de la Succise » (coefficient de 3) ?

### **Impacts et mesures concernant l'activité agricole**

Terrains drainés :

Pour compenser la perte des terrains agricoles drainés (1/3 des terrains sous l'emprise), nous demandons que les démarches réglementaires nécessaires au drainage de nouvelles parcelles (dossier auprès des services de police de l'eau) soient portées par le maître d'ouvrage et ceci en même temps que le dossier loi sur l'eau établi pour le projet LGV.

Zones de dépôts :

Nous demandons que soit réservée et attribuée la totalité de la terre végétale disponible sur le chantier (1 161 000 m<sup>3</sup>, cf. p12), à la réhabilitation des terrains agricoles ou forestiers perturbés (zones de dépôts temporaires ou définitives, ...).

### **Restitution de parcelles après occupation temporaire**

Les occupations temporaires regroupent deux situations bien distinctes aux conséquences totalement différentes :

- occupations temporaires de « courte durée » (quelques semaines à plusieurs mois) : les exploitants agricoles peuvent espérer cultiver ces surfaces à nouveau dans un délai ne remettant pas en cause leur système d'exploitation au-delà d'un cycle végétatif.
- occupations temporaires de « longue durée » (8 à 10 ans : base travaux, dépôts définitifs de matériaux en excédent, modelés paysagers, ...) : les exploitants agricoles et forestiers concernés devront dans cette situation nécessairement modifier leur système de production à long terme, avec parfois une remise en cause globale et irréversible de leur activité.

Nous demandons pour ce deuxième cas la réalisation d'étude d'impact préalable et spécifique pour chaque exploitant concerné, afin de mettre en évidence les

conséquences techniques et économiques sur les systèmes d'exploitation et proposer ainsi des solutions appropriées et individuelles.

De plus, que ce soient des occupations de courte ou longue durée, les emplacements prévus devront tenir compte des particularités et aménagements agricoles locaux (terres drainées, irriguées, sources captées, ...).

Nous demandons également que les conditions de réhabilitation des terrains concernés soient suivies par des experts (pédologue, agronome, ...) connaissant le territoire et ses particularités et que le financement spécifique de ces personnes soit acté.

### **Impacts et mesures concernant le paysage**

Les modelés paysagers vont utiliser une partie importante des matériaux excédentaires. RFF prévoit de restituer la majorité de ces modelés à l'agriculture (65 % du volume des matériaux).

Quelle surface cela représente au total ?

Quelle surface ne sera pas restituée à l'agriculture ?

Concernant les terrains agricoles transformés en modelés paysagers arborés ou boisés, les propriétaires vont-ils être expropriés et les fermiers évincés ?

Quelles compensations sont prévues ?

Ces modelés font l'objet des mêmes recommandations que les dépôts définitifs ou temporaires de matériaux, à savoir :

- une réelle concertation avec les exploitants agricoles et les propriétaires l'exclusivité de emploi de la terre végétale et de l'humus forestier à la réhabilitation des terres agricoles perturbées et restituées.
- Un traitement particulier de ces zones dans la procédure d'aménagement foncier.

### **Eau**

#### **Les impacts quantitatifs sur des aquifères exploités par des ouvrages privés**

L'ADE 86-87 a eu connaissance du recensement réalisé en 2010 (étude transmise par RFF en 2012). Elle a pu constater que de nombreux points de prélèvement étaient absents de cette étude. Elle a alors réalisé à l'automne 2012 une enquête hydraulique auprès des exploitants agricoles impactés.

Pour la Haute-Vienne, près de 80 sources, puits et forages à usages agricoles ont été inventoriés dans la bande DUP de 500 m, et plus de 29 adductions d'eau privée à usage agricole vont être coupées par le tracé.

Cf. détails et cartographie joints en annexe du présent avis.

Ces valeurs nettement supérieures au recensement de RFF (Cf. tableau p 32- pièce E4) laissent entrevoir une sous-évaluation nette de l'existant et par conséquent des mesures à mettre en œuvre.

Il est important de rappeler que ces ouvrages sont liés à l'activité économique agricole du secteur. L'élevage est l'activité principale des exploitations traversées. Les animaux pâturent 8 à 10 mois dans l'année, et sur chaque parcelle les exploitants ont aménagé un point d'abreuvement.

Les conséquences de la perte d'une eau disponible gratuite, en quantité et en qualité, sont vitales pour la pérennité des exploitations.

Nous demandons que soit rétablis par recherche en eau ou approfondissement tous les points détruits ou subissant une diminution de quantité ou une détérioration de la qualité.

Nous demandons que chaque parcelle retrouve ou ait accès à un point d'abreuvement.

Le raccordement au réseau AEP comme solution de substitution n'est pas à envisager pour un usage agricole.

Le coût engendré pour les exploitants agricoles ne sera pas supportable au vu des quantités consommées par les troupeaux (un bovin adulte a besoin de 100 l d'eau par jour en été).

De plus, cette ressource locale a d'autant plus de valeur que la fréquence et l'intensité des périodes de sécheresse risquent de s'accroître et que, dans le même temps, les différents usages vont aboutir à une gestion des prélèvements très encadrés.

Il apparaît donc inopportun de se priver de cette ressource dont bénéficie le territoire Limousin traversé et le monde agricole en particulier.

Nous demandons qu'une étude hydrogéologique et hydraulique soit réalisée pour chaque exploitant impacté, afin de définir avec lui ses besoins en adéquation avec son système d'élevage.

Nous demandons que la création d'ouvrages de substitution individuels ou collectifs soit systématiquement proposée aux personnes impactées.

En aucun cas, une indemnité financière ne peut compenser à elle seule et de façon pérenne l'utilisation au quotidien de ces infrastructures.

### **Impacts et mesures en phase travaux Qualités des Eaux souterraines et superficielles**

Un suivi de la qualité des eaux sera mis en place au niveau des captages publics et privés : des analyses de la qualité des eaux seront réalisées avant et pendant les travaux.

Nous demandons que les analyses de la qualité des eaux soient réalisées également pour tous les ouvrages agricoles et points d'abreuvement des troupeaux et que les résultats soient portés à la connaissance des riverains en temps réel.

#### **Activités agricoles et sylvicoles Page 283**

Principaux effets : *Atteinte aux réseaux et ouvrage d'abreuvement pour les troupeaux et dans certains cas à l'alimentation humaine.*

RFF s'engage à assurer la continuité de l'approvisionnement en eau des populations et des activités concernées par la modification des captages et des réseaux utilisés, au besoin par la mise en place de solutions temporaires, le temps que les aménagements correspondant aux solutions définitives aient été réalisés

Quelles mesures envisage RFF pour maintenir cet état sans surcoût et sans contraintes supplémentaires pour les exploitants agricoles?

Chapitre 14 : Coûts des mesures environnementales et suivis Pages 304-311

Nous demandons qu'un suivi quantitatif et qualitatif, en phase chantier et en phase d'exploitation, soit également réalisé pour les puits, captages, forages et cours d'eau à usage agricole : abreuvement des troupeaux notamment.

### **Réseaux - Voirie**

#### **Impacts et mesures concernant le patrimoine naturel**

Passage grande faune Page

Le positionnement des ouvrages destinés au passage de la grande faune ne doit pas créer un effet de concentration de dégâts sur les zones agricoles de proximité.

Est-ce qu'une évaluation de l'impact de cette concentration de la grande faune sur les zones agricoles a été réalisée ?

#### **Le rétablissement des réseaux et des cheminements agricole**

Le type d'agriculture diffère d'un bout à l'autre de la ligne. Les mesures proposées ne peuvent pas être linéaires sur l'ensemble du tracé. En matière d'élevage (secteur de Lussac-les-Châteaux à Limoges), la surveillance des troupeaux demande une visite quotidienne. En période de mise bas, la fréquence des déplacements peut rapidement atteindre 4 ou 5.

De plus, les éleveurs pratiquent la gestion du pâturage tournant. Cela consiste à déplacer fréquemment les troupeaux d'une parcelle à l'autre. Cela a pour avantage de ne pas affaiblir la prairie et de proposer en permanence de l'herbe « fraîche » (meilleure valeur alimentaire) aux animaux. Ce système nécessite de pouvoir accéder d'une pâture à l'autre sans difficulté (pas de passage sur la voirie) et ceci par une seule personne.

Nous demandons que la fréquence des passages agricoles (matériels et troupeaux) soit réévaluée à la hausse dans les secteurs d'élevage, afin de proposer aux agriculteurs des conditions de travail au moins équivalentes à l'existant.

Cette fréquence doit au moins être doublée par rapport au secteur de grandes cultures (Iteuil à Persac).

De même, afin d'anticiper toute évolution des structures et de leur fonctionnement, nous demandons que des fourreaux soient installés régulièrement (à chaque îlot traversé) sous (ou sur) la LGV, afin de donner la possibilité de passer des câbles électriques (clôtures) ou canalisations hydrauliques (irrigation).

#### **Impacts et mesures en phase travaux**

Nous demandons que les accès des agriculteurs qui sont contraints de traverser le chantier pour accéder à leur parcelle ou surveiller leurs troupeaux ne soient jamais obstrués ou rendus impraticables, et que soit correctement signalée la présence d'agriculteurs et de troupeaux aux abords du chantier (panneaux signalétiques, ...).

#### **Coûts des mesures environnementales et suivis**

Nous demandons que la fréquence des réunions avec le Maître d'ouvrage soit ramenée à 1 mois (et non tous les 3 mois).

De plus, nous demandons à avoir un interlocuteur unique désigné par le Maître d'œuvre ayant pouvoir de décision et joignable en permanence, afin de pouvoir régler tous les problèmes en temps réel.

#### **Aménagement foncier – Réserves foncières**

##### **Les impacts liés aux aménagements fonciers**

Selon les zones traversées (grandes cultures de Poitiers à Lussac-les-Châteaux, polycultures-élevages puis élevages de Lussac à Limoges), les études préalables orienteront les préconisations à mettre en place lors de la réorganisation foncière avec comme objectif premier de redonner des structures agricoles et forestières viables et pérennes.

Nous demandons que des aménagements tels que le drainage de terres ou l'arrachage de haies soient rendus possibles chaque fois que nécessaire, afin de rétablir l'équilibre entre prairie permanente, prairie temporaire et terre cultivable, pour chaque exploitation, et en adéquation avec les zones traversées.

##### **Création de réserves foncières**

L'ADE 86-87 demande depuis plus de 3 ans la mise en place de réserves foncières. Le sujet a été évoqué à chaque réunion avec RFF et les collectivités territoriales.

Nous avons rencontré les Préfets coordonnateurs du projet à ce sujet : Mme RATTE en septembre 2010, M. DASSONVILLE en novembre 2010 et avril 2011, M. REILLER en novembre 2011 suivi d'un courrier en juin 2012.

Nos demandes répétées ont à chaque fois été reportées alors que des propriétés étaient en vente sous ou à proximité de la ligne et auraient pu permettre de débiter ces réserves.

Depuis 3 ans, des propriétés ne trouvent pas preneur à cause de ce projet.

Tous les financeurs connaissent notre demande, mais à ce jour aucune décision n'est prise.

L'Aménagement foncier ne pourra pas se réaliser dans de bonnes conditions et ce sont les propriétaires et exploitants agricoles qui vont en subir, à nouveau, les conséquences.

Nous demandons que soient mises en place les réserves foncières et ceci immédiatement. Concernant les cas d'urgence, ce dispositif a été évoqué par le comité des financeurs dès l'automne 2010. Aujourd'hui, la procédure est en cours mais aucune acquisition n'est réalisée malgré le critère « d'urgence » annoncé !!!

Nous demandons que les cas en cours d'étude soient finalisés au plus vite afin de lever l'urgence sociale à laquelle ces personnes sont confrontées.

### **Réglementation**

Nous demandons que la refonte des plans d'épandage soit prise en charge par le Maître d'ouvrage.

### **Impacts et mesures concernant l'activité sylvicole**

Nous demandons que la refonte des documents de gestion soit prise en charge par le Maître d'ouvrage.

### **Indemnisation - Protocole**

Nous demandons que chaque protocole soit négocié au niveau local, afin de tenir compte des spécificités des zones traversées.

D'autre part, conformément au principe de réparation intégrale des préjudices du code de l'expropriation, nous demandons que soient privilégiées les réparations (effet pérenne) des préjudices, contrairement aux indemnités qui sont ponctuelles et soumises à des règles fiscales désavantageuses pour le propriétaire-exploitant.

En effet, l'indemnisation de l'éviction des exploitants agricoles étant fiscalisée comme un revenu professionnel, l'exploitant subira un impact financier et fiscal important, l'année fiscale suivant son indemnisation.

### **Confédération Paysanne de la Haute-Vienne**

#### **Courrier annexé sous le n° 948 au registre de la préfecture de Limoges**

Par la présente, nous, Confédération Paysanne de la Haute-Vienne, représentée par son porte-parole, Frédéric Lascaud, prenons part à « l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique- LGV Poitiers-Limoges ».

On ne peut pas construire un projet d'une telle envergure sans se poser la question de son impact social, écologique et surtout économique.

La construction de la Voie LGV Limoges-Poitiers a des conséquences sociales. 163 fermes vont être touchées sur le tracé, 78 en Haute-Vienne. Dans notre département, 350 ha sont rayés de la surface agricole pour toujours. 50 fermes cessent leur activité, entraînant une perte d'emplois directs ou indirects tout à fait conséquentes pour nos territoires.

Parmi les fermes impactées, il faut se rendre compte des surcharges de travail, des difficultés engendrées, pour des filières déjà entraînées dans le marasme économique actuel.

Ce modèle de développement économique ne tient pas. Il commence par supprimer des emplois agricoles, puis les commerces. Il détruit des outils de travail ruraux, et les activités économiques qui en découlent, qui font vivre nos territoires et dynamise nos paysages.

Sur la totalité du tracé, pas moins de 1800 hectares de terre vont être artificialisés. La Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles, est consultée régulièrement pour avis sur les projets qui entraîneraient une perte de terres agricoles. Nous regrettons, qu'elle n'ait pu donner son avis sur ce projet. Ceci était pourtant de sa compétence.

Dans les territoires traversés, la rareté engendrée par la perte sèche de ces surfaces entraînera, sans aucun doute, une surenchère. Ceci limitera l'installation de jeunes agriculteurs.

De plus, l'agriculture périurbaine souffre déjà des pressions foncières actuelles. La création de ligne à grande vitesse vise à développer les pôles urbains, entraînant une pression foncière plus forte encore, nécessitant, à nouveau la perte de terres agricoles, éloignant encore l'alimentation des villes.

Nous refusons cette perte irréversible, pour l'agriculture, d'une part, mais aussi pour les conséquences futures qu'elle engendre de la souveraineté alimentaire de nos territoires, grevant, une fois de plus, la relocalisation de notre alimentation. Nous refusons la logique d'une agglomération forte au détriment d'un développement harmonieux de tout un territoire. La vie n'est pas uniquement à Limoges et le reste n'est pas que Folklore.

Cette harmonie territoriale, le POLT le porte. Il crée du lien sur la région, et entre les régions qui le traversent. Nous nous positionnons pour son développement. Nous nous positionnons pour le développement des infrastructures de déplacements collectifs de notre territoire. Nous nous positionnons clairement pour que les fondements du Grenelle de l'Environnement, qui demandent de privilégier l'amélioration des infrastructures existantes, soient respectés.

Nous voulons défendre ce qui fait de notre territoire, une terre d'accueil. Nous voulons nous interroger sur la nécessité d'un tel projet quand il aura entraîné la désertification économique des territoires traversés chaque année par des milliers de visiteurs. Une économie en remplace une autre, avec une conséquence sans

précédent, celui de la perte d'un territoire vivant, habité, développé par des citoyens, des élus locaux, des entrepreneurs et des Paysans qui verraient mis à mal leur abnégation. Nous voulons défendre l'homme contre une économie suspecte

## **Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de la Haute-Vienne**

Courrier annexé sous le n° 1513 au registre de la préfecture de Limoges

### **AMENAGEMENT FONCIER, RESERVES FONCIERES**

#### **Pièce E1 - Résumé non technique de l'étude d'impact**

P.89, concernant les impacts sur l'agriculture et la sylviculture, il est écrit qu'une des mesures pour limiter les impacts généraux du projet est : la constitution de réserves foncières préalables à la déclaration d'utilité publique en s'appuyant sur les SAFER pour optimiser les opérations d'aménagement foncier et réduire les perturbations du marché foncier.

#### **Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures**

P.147, la création de réserves foncières est évoquée, afin de compenser les emprises subies par les exploitations et d'optimiser les aménagements fonciers. Cette procédure de réservation foncière doit être mise en place le plus tôt possible. Le dispositif d'acquisition reste encore à préciser.

Nous demandons que des réserves foncières soient mises en place dès à présent, avant la déclaration d'utilité publique. Ces acquisitions sont indispensables pour compenser la perte de surface liée à l'emprise du projet et à la réussite d'un aménagement foncier agricole et forestier de qualité. Malgré ce que RFF a écrit sur la nécessité des réserves, rien de concret n'a été fait jusqu'à présent, et nous ne pouvons pas nous contenter de "bonnes intentions".

De plus, nous demandons que l'aménagement foncier soit réalisé bien en amont de la réalisation de la ligne Poitiers- Limoges, afin que les conditions de travail des exploitants agricoles soient le moins possible perturbées lors des travaux de construction de la ligne.

#### **Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures**

P.135, concernant la synthèse des mesures compensatoires liées à la présence d'espèces protégées, il est écrit que dans tous les cas, la mise en œuvre des mesures compensatoires nécessite au préalable une maîtrise foncière ou d'usage des terrains qui les supporteront. Il faudra donc constituer une réserve foncière qui ne devra pas être distribuée dans le cadre de l'aménagement foncier.

P.136, un tableau récapitulatif précise qu'il faudra au minimum 294 hectares et 47000 mètres de haies replantées pour compenser la surface perdue pour cause environnementale (destruction de l'habitat d'espèces protégées, destruction de sites de reproduction, ...)

P.145, un tableau récapitulatif précise que 642,6 hectares dans la Vienne et 642,5 hectares dans la Haute-Vienne seront prélevés par l'emprise des travaux.

Nous rappelons que si l'objectif est de faire un aménagement foncier de qualité, il est souhaitable que soient constituées dans chaque département des réserves foncières pour une surface estimée à 130 % de l'emprise prévue : soit 800 hectares préalablement acquis par les SAFER dans chaque département pour couvrir l'emprise, en plus des 300 hectares estimés nécessaires aux compensations environnementales.

Nous demandons que tous les moyens (financiers et humains) soient mis en œuvre pour réaliser cet aménagement foncier ; c'est grâce à tout ce qui aura été restauré en amont du projet (chemins d'exploitations recréés, réattribution de parcelles, gestion des délaissés, mise en place de clôtures pour le bétail, ...) que les exploitants agricoles et forestiers pourront travailler dans des conditions acceptables.

### **DEPOTS DEFINITIFS**

#### **Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures**

P.13, il est écrit que la réalisation du projet va générer un volume de matériaux excédentaires d'environ 6,1 millions de m<sup>3</sup>. Une partie du volume sera affecté à la réalisation de modelés paysagers et de merlons visant à l'insertion du projet dans son environnement, le reste sera mis en dépôt.

P.14, dans les phases suivantes du projet, une réflexion sera engagée sur une stratégie de valorisation des excédents de matériaux, en coordination avec les autres maîtres d'ouvrages porteurs de projets situés dans des secteurs proche de la LGV, dans le but d'optimiser de manière plus globale la réutilisation des matériaux de déblais.

Nous demandons que tous les sites (ALVEOL, anciennes carrières, ...) susceptibles d'accueillir cet excédent de matériaux sans toucher à de nouvelles terres fertiles soient recherchés en priorité, préalablement au début des travaux.

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P.11, concernant la gestion des matériaux, il y a une démarche de développement durable, qui vise à concilier les avantages économiques avec les avantages environnementaux, en l'occurrence la réduction des emprises (liées à l'implantation des sites de dépôt et d'emprunt de matériaux).

#### Pièce ES - Effets du projet sur la santé et mesures associées

P.88, des simulations ont été conduites afin de connaître la hauteur des remblais et des dépôts de matériaux à ne pas dépasser afin d'éviter la fissuration des sols. Selon les zones traversées par la LGV, cette limite est supérieure à 26 mètres, excepté à proximité d'un sondage ponctuel au niveau de St-Jouvent, où cette hauteur maximum est évaluée à 8 mètres, mais cette zone particulière étant franchie par un viaduc.

#### Pièce E9-6- Cahier territorial, secteur de Peyrilhac à Chaptelat

P.60, un tableau récapitulatif précise la hauteur maximale des modelés, avec par exemple un modelé boisé de 3,80 mètres de haut.

Nous demandons que l'emprise au sol des dépôts définitifs soit la moins grande possible, afin de ne pas pénaliser encore les exploitations agricoles par la perte de foncier supplémentaire. Nous demandons donc que les talus ainsi constitués soient le plus haut possible, autant que les contraintes techniques le permettent, et non que seules soient prises en compte les contraintes paysagères.

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P.260, il est écrit que les sites de dépôts définitifs sont toujours recherchés à proximité du tracé ou des déblais en concertation avec la profession agricole, les administrations ou les riverains.

#### Pièce E9-6 - Cahier territorial secteur de Peyrilhac à Chaptelat

P.59, une concertation a d'ailleurs permis de localiser plus précisément les zones susceptibles d'accueillir de manière définitive les matériaux excédentaires générés par le projet.

Nous demandons que les demandes des exploitants agricoles, des propriétaires et des riverains soient réellement prises en compte pour la localisation définitive de ces dépôts ; à ce jour, plusieurs sites retenus ne sont pas satisfaisants, alors même que d'autres propositions ont déjà été formulées.

Par ailleurs, une autre alternative, moins impactante vis-à-vis du foncier agricole, serait d'utiliser ces matériaux pour compenser des dommages causés par la LGV (destruction de points de prélèvements d'eau et de canalisations pour l'irrigation ou l'abreuvement, ...), c'est à dire créer des bassins collinaires de stockage d'eau de substitution. Plusieurs groupes d'agriculteurs sont déjà intéressés par cette idée. Sachant que la procédure administrative de ce type d'ouvrage (procédure autorisation avec enquête publique) demande près de deux années, la réflexion doit s'engager dès à présent.

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P.14, il est écrit qu'il est prévu de restituer les sites potentiels dans leur ensemble à l'agriculture, à la sylviculture ou à des organismes de gestion forestière. Pour ce faire, le réaménagement de ces dépôts sera réalisé dans les règles de l'art; l'épaisseur de terre végétale remise au-dessus des matériaux déposés sera au moins égale à l'épaisseur de terre végétale initiale.

Nous demandons que toute la terre végétale provenant de l'ensemble du chantier de réalisation de la LGV Poitiers-Limoges, susceptible d'être utile à la reconstruction des sols

destinés à l'agriculture, soit conservée et réservée exclusivement à la réhabilitation des terrains impactés par les dépôts de matériaux, ou par tout autre dommage, de nature à rendre improductif ou sous-productif un terrain agricole, ceci afin de permettre à ces terrains de retrouver plus vite une valeur agronomique acceptable.

#### Pièce E3 - Analyse comparative des fuseaux, variantes de tracé et descriptions

P.380, une pré-identification des zones potentielles pouvant accueillir des dépôts a été réalisée en tenant compte des sensibilités et contraintes associées aux différentes thématiques (zones inondables, zones humides, contexte agricole, espèces animales et végétales d'intérêt écologiques, éléments du patrimoine culturel, ...). Les sites ainsi prédéterminés sont contenus dans la bande des 500 mètres, et sont localisés sur des terres exploitées par l'agriculture ou la sylviculture.

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P.14, il est écrit qu'il est interdit de réaliser des dépôts sur des zones humides, au sein des zones inondables et à moins de 100 mètres des cours d'eau, dans des périmètres de protection de captage, sur des sites naturels d'intérêt écologique, etc ...

Afin de réhabiliter des terrains actuellement impropres à l'agriculture, car marécageux ou situés en zone hydromorphe, et pour compenser la perte de foncier agricole lié au passage de la LGV, nous demandons que l'excédent de matériaux puisse être déposé sur des zones humides, quitte à prévoir d'autres compensations si la loi l'impose.

#### DEPOTS PROVISOIRES

#### Pièce E 10 – Evaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000

P.42, il est écrit qu'il est interdit d'implanter des zones de dépôts provisoires, des installations annexes et aires de stockage dans les sites sensibles (ZNIEFF, stations botaniques, ...).

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P.283, concernant les principaux effets d'un chantier, il est évoqué le problème lié aux dépôts provisoires (mise en place de dépôts sur des terres exploitées).

Nous demandons que les intérêts des exploitants agricoles soient autant respectés que les intérêts écologiques.

#### PROTOCOLES

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P. 290, dans le cadre du protocole d'accord départemental, des négociations entre le Maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles porteront notamment sur les conditions de versement des indemnités destinées à réparer les préjudices pouvant être causés aux propriétaires agricoles par le projet.

Les protocoles (concernant les sondages géotechniques, les occupations temporaires, les fouilles archéologiques, les indemnités, les dommages pendant les travaux, ...) seront établis en concertation avec les organisations agricoles. Nous demandons que ces négociations aient effectivement lieu à l'échelon local (département). Nous ne pouvons pas nous satisfaire d'un protocole d'indemnisation national qui ne serait pas bien adapté à nos problèmes d'élevage.

#### IMPACTS HYDRAULIQUES

#### Pièce E2 - État initial de l'environnement

P.62, un inventaire non exhaustif des points d'eau exploitant les eaux souterraines a été réalisé. Les types d'ouvrage recensés sont : des puits privés anciens, des sources, des points de distribution (endroits où l'eau est utilisée après avoir été captée et transportée dans une canalisation), des forages.

#### Pièce E9-4 - Cahier territorial, secteur de Bussière-Poitevine à Peyrat-de-Bellac

P.72, concernant les mesures vis-à-vis des ouvrages privés; les puits et forages privés feront l'objet, au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, d'un recensement exhaustif, en complément du recensement déjà effectué. Ceci permettra au cas par cas de définir leur sensibilité et leur vulnérabilité vis-à-vis du projet.

Nous demandons que tous les ouvrages hydrauliques soient effectivement recensés avec rigueur, le dossier présenté par ANTEA pour cette enquête publique étant très incomplet (il manque

notamment de nombreux puits). Un état des lieux complet doit être réalisé sérieusement. De plus, nous demandons que le périmètre d'étude d'impact sur ces ouvrages ne se limite pas à la bande des 500 mètres, des sources proches pouvant aussi être impactées.

#### Pièce E3 -Analyse comparative des fuseaux, variantes de tracé et descriptions

P.169, l'impact hydraulique du déblai peut se traduire par une baisse du débit de la source, une baisse du niveau d'eau des puits et forages, voire leur assèchement complet.

#### Pièce E4 -Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P.148, la traversée de territoires agricoles peut induire des effets de coupure des réseaux hydrauliques (drainage, irrigation, puits et sources agricoles, réseau d'abreuvement du bétail...)

P.149, il est écrit que le rétablissement des réseaux hydrauliques agricoles sera réalisé (création de puits, forages, points d'abreuvement correspondant à des mesures compensatoires)

P.156, concernant les mesures spécifiques vis-à-vis des activités d'élevage, il est écrit que les points d'eau et autres abreuvoirs, quels qu'ils soient (alimentation en eau des parcelles et des bâtiments, aussi bien par les réseaux publics que par les canalisations privées déployées à partir du captage d'une source ou d'un puits), éventuellement détruits par le projet seront réinstallés à proximité, en coordination étroite avec les éleveurs concernés.

Nous rappelons ici que pour la pérennité de l'agriculture (élevage, cultures), le rétablissement de toutes les infrastructures hydrauliques, détruites ou impactées, est obligatoire. Le fonctionnement des nouveaux systèmes doit être assuré (installation de la pompe dans le cas de puits ou forages créés, raccordement électrique, etc...).

En effet, la perte de point d'abreuvement pour le bétail et un problème très important : amener l'eau pour abreuver les troupeaux peut devenir rapidement une charge de travail supplémentaire, occasionnant un coût financier non négligeable. De plus, les exploitants privés d'irrigation ne pourront plus sécuriser leurs rendements; un approvisionnement supplémentaire en fourrage pour nourrir un cheptel équivalent sera nécessaire. Par ailleurs, si des parcelles drainées sont impactées (coupure de réseau, perturbation des écoulements ...), il sera important que la perte de ces parcelles soit compensée par des terres ayant des aménagements identiques (et non par des compensations financières) : il sera en effet plus facile au maître d'ouvrage d'avoir les autorisations pour drainer. Car pour les exploitations de polyculture-élevage en zone hydromorphe, le drainage est capital pour faciliter le travail du sol, garantir les rendements, l'autonomie fourragère et limiter le parasitisme.

Lorsque ce n'est pas la ressource en eau qui est impactée mais son accès qui est interrompu (ex: coupure non rétablie de chemin pour que le bétail aille boire au ruisseau), nous demandons qu'une solution acceptable soit proposée en compensation (ex: création de puits ou forage).

Il est à noter que la présence de point d'eau sur une parcelle influe sur la valeur du terrain et sur le montant des fermages (voir grille d'évaluation des montants de fermages).

#### Pièce E9-4- Cahier territorial, secteur de Bussière-Poitevine à Peyrat-de-Bellac

P.72, concernant les mesures compensatoires, en cas d'assèchement ou d'abaissement des niveaux d'eau, plusieurs solutions sont envisagées : indemnisation des propriétaires, aménagement (notamment approfondissement) de l'ouvrage pour maintenir un niveau d'eau suffisant, restitution de la ressource par un ouvrage de substitution, raccordement éventuel au réseau existant.

Nous demandons que le raccordement à l'adduction d'eau potable (AEP) ou les indemnisations soient envisagés uniquement lorsque tout autre solution de substitution (création de nouveau puits, nouveau forage, nouveau captage de source, nouveau réseau hydraulique, création de réserve, ...) ne pourra être mise en œuvre : nous disposons d'eau peu coûteuse, de qualité et en quantité suffisante, nous espérons retrouver des ouvrages ayant les mêmes caractéristiques qu'aujourd'hui. La viabilité de nos exploitations en dépend. Si la solution retenue finalement est le raccordement au réseau AEP, l'eau devra être à la charge du concessionnaire au minimum pendant la durée de la concession. Le concessionnaire va gagner de l'argent avec la ligne, il devra payer l'eau dont il nous prive; ce coût n'aura qu'à être intégré dans le prix du péage facturé aux usagers de la ligne.

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P.270, concernant la qualité de l'air, il est prévu un arrosage des pistes, notamment par vent fort et temps sec, pour limiter les envois de poussières.

P.271, la mise en place de brumisateurs au droit des ateliers de terrassement sera de nature à stopper toute émission de poussières.

Nous demandons que si le Maître d'ouvrage créé et utilise des forages pendant la phase travaux afin de limiter les émissions de poussières sur le chantier, ceux-ci soient rendus à l'agriculture, en compensation des dommages causés par la LGV; ils devront pour cela ne pas être situés sous l'emprise de la ligne Limoges-Poitiers, mais à proximité du tracé.

#### PHASE TRAVAUX

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P. 283, il est écrit que les principaux risques d'impacts ou de nuisances liés au chantier par rapport aux activités agricoles sont les suivants :

Prélèvements de terres agricoles liés aux occupations temporaires, aux emprunts et aux dépôts en phase chantier, pouvant entraîner des pertes de récoltes ;

Sorties possibles des emprises sur des terres agricoles, par les engins de chantier ;

Divagation du bétail suite à la destruction de clôtures pour les besoins du chantier;

Interruption d'accès aux parcelles agricoles ;

Atteinte aux réseaux d'irrigation ou de drainage ;

Impacts sur les cultures par la production de poussières ;

Problèmes liés aux dépôts provisoires (mise en place de dépôts sur des terres exploitées);

Tassement des sols dans les emprises provisoires ;

Problèmes d'assainissement (inondation, érosion de terres agricoles) ;

Interruptions provisoires des cheminements agricoles ;

Apparition d'ornières dues aux travaux des engins de chantier ;

Risques de pollution des eaux ou de l'air.

Nous demandons qu'il y ait quelqu'un de responsable sur le chantier qui soit joignable en permanence, afin de pouvoir dialoguer immédiatement et résoudre tout problème qui se poserait (par exemple, un accès à une parcelle qui doit être récoltée rendu impossible par un tas de terre bloquant le passage, etc...). Les intérêts des riverains doivent être respectés. Nous demandons que pendant toute la durée des travaux, les passages des exploitants agricoles soient sécurisés (signalétique particulière aux endroits où ils doivent traverser le chantier, ...); les chemins agricoles doivent de plus rester praticables.

#### FRANCHISSEMENT DE LA VOIE

#### Pièce E4 - Présentation des impacts sur l'environnement et mesures

P. 215, concernant les impacts directs de coupure sur les réseaux et servitudes, il est écrit qu'un recensement exhaustif de l'ensemble des réseaux concernés sera effectué au stade de l'Avant-Projet Détaillé, afin de rétablir l'ensemble des réseaux linéaires traversés par la ligne nouvelle dans les règles de l'art et avec des méthodes et des dispositions constructives adaptées aux réseaux ou aux sites concernés.

Nous demandons que des fourreaux d'un diamètre suffisant soient positionnés sous la ligne à grande vitesse à intervalles réguliers pour permettre le passage de tuyaux (d'eau, de drainage, d'irrigation) ou de réseaux électriques, afin que dans l'avenir l'ouvrage ne soit pas infranchissable.

La réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges va fragiliser bon nombre d'exploitations agricoles de notre département, déjà mises à mal par des difficultés économiques récurrentes. La perte du foncier et la déstructuration parcellaire sont les problèmes majeurs qu'il faudra résoudre en priorité, par le biais notamment de l'Aménagement Foncier. Celui-ci devra impérativement être de qualité, réalisé le plus tôt possible, et être accompagné de tous les travaux utiles afin de permettre une utilisation agricole facile du nouveau territoire. La réflexion sur les dépôts de matériaux, leur localisation, temporaire ou définitive, devra avoir lieu en concertation avec les riverains concernés. Le rétablissement de toutes les structures hydrauliques détruites ou endommagées devra être obligatoire. Que ce soient des points d'eau (puits, étangs, forages ...),

des réseaux (canalisations, drains, tuyaux d'irrigation, ...), l'accès à l'eau, tous ces aménagements, tous ces ouvrages sont indispensables au bon fonctionnement de nos exploitations. Chaque fois que ce sera possible, la réparation de l'impact sera préférée à son indemnisation. Enfin, pour que pendant la construction de la ligne les intérêts des riverains soient respectés, la présence d'une personne responsable et surtout joignable en permanence sera indispensable. C'est à ces conditions que la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire respectera au mieux les intérêts de nos exploitations agricoles.

### **Ensemble Le Palais Autrement**

Courrier de Claudine Dely annexé sous le n°1292 au registre de la préfecture de Limoges

En qualité de présidente de l'association Le Palais Autrement, organe d'information citoyenne locale présente au conseil municipal (5 élus pour 38,5% des voix en 2008), je vous prie de trouver ci-dessous les observations que je désire formuler sur le projet de ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers.

#### **A- Défauts réglementaires du dossier :**

L'objet de la LGV Limoges Poitiers, défini lors du débat public de 2006, propose 112 km de ligne à voie unique entre les deux villes devant favoriser l'accès de la région Limousin au réseau à grande vitesse national et européen par l'axe Sud-Europe-Atlantique. Tout projet de ce type impose l'instruction et l'élaboration, aux fins de l'enquête publique, d'un dossier contenant les études réglementaires et justifiant, entre autres, de son financement intégral actualisé au fil de l'instruction, de sa rentabilité suffisante pour équilibrer ses coûts de gestion, de sa cohérence dans le cadre de l'aménagement du territoire et de sa légitimité, sans déroger à son objet défini lors du débat public. Or :

Le financement n'est pas garanti puisque plusieurs des financeurs des études ne poursuivent pas leur engagement pour la suite du projet, le Conseil Général de la Creuse, celui de la Corrèze, celui de la Vienne et le Conseil Régional de Poitou-Charentes refusant de financer la construction de la ligne, chacun pour des raisons qui leur sont propres. Comment RFF et les porteurs du projet comptent-ils compenser cette pénurie de financement ? L'estimation globale du projet n'est pas complète ni réaliste : celle-ci est présentée quasiment depuis le début de son instruction pour un montant de 1,6 Milliard d'€ valeur 2011, même dans les derniers tracts d'information sur l'enquête publique, diffusés par RFF en mai 2013, donc postérieurs au dépôt du dossier pour la mise à l'enquête publique le 17 décembre 2012. Le dossier présente l'estimation réévaluée à 2,2 Milliards d'€ valeur 2019, ce qui semble encore très insuffisant vu le taux annuel de l'inflation de la dernière décennie, le désinvestissement de l'Etat et de l'Europe sur ce type d'infrastructure et les points du dossier non encore réalisés ou non comptabilisés (compensations environnementales, études et mesures relatives aux zones humides, construction de certains ouvrages, dont le viaduc du Palais, réhabilitation des zones de chantier et de stockage en fin de chantier. ..). Le maître d'œuvre est-il en mesure de présenter une estimation du projet, au plus près et dans le détail, section par section, avec au final un récapitulatif exhaustif pour l'ensemble de l'infrastructure, chantier compris?

La rentabilité du projet n'est pas assurée : tous les rapports dénoncent cette lacune, en particulier l'avis de l'Autorité Environnementale qui situe le début d'une possible rentabilité après 50 ans (déficit d'exploitation cumulé estimé à 233 Mds €) et le rapport Duron rendu public le 27 juin 2013 qui le classe en queue de liste des projets d'infrastructures du SNIT selon les critères définis par le gouvernement lors de la création de la commission ad hoc, dite Mobilité 21 dont, entre autres, la faisabilité et la rentabilité du projet. De plus, le dossier présente des études de taux de rentabilité avec 2 scénarios de baisse de trafic des trains sur la ligne Paris-Orléans-Limoges- Toulouse (POLT) qui ne permettent néanmoins pas d'assurer une efficacité suffisante d'exploitation, à l'instar de celle préconisée par la SNCF :

- + réduction de 11 trains aller-retour à 7 -+ rentabilité à 3,5 % au lieu de 2,3 à l'initiale
- + réduction à 4 trains AR -+ rentabilité à 4,2 %

+ Idem pour les études de nuisances de bruit sur les portions de trafic LGV/POLT entre les points de raccordement d'iteuil et Le Palais et les gares de Limoges et Poitiers, où RFF indique que le bruit généré par la circulation des TGV de la ligne nouvelle sera compensé par la réduction des trains sur la ligne POLT

+ Même constat présent au dossier de risques de fragilisation de la rentabilité au vu des études, toutes liées aux scénarios de réduction de trafic sur le POLT, de fréquentation de la ligne selon le prix du billet et de report modal sur l'avion ou la voiture selon le temps de trajet

+ Enfin, toutes les études et analyses du dossier sont basées sur le principe de la régionalisation en tronçons de la ligne POLT qui n'est citée que jusque Orléans au nord et Brive au sud, avec quelques allusions à Cahors.

Comment le maître d'œuvre peut-il expliquer ces constatations qui répondent sans doute à des exigences du cahier des charges du projet, mais sont en profonde contradiction avec la lettre du ministre des Transports de mars 2013 qui autorise RFF à intégrer ces études de réduction des trains sur le POLT comme de simples hypothèses de travail sans conséquences sur le trafic POLT ?

Comment interpréter le hiatus entre les affirmations du ministre des Transports destinées à rassurer les défenseurs du POLT, élus et citoyens, et la réalité des bases de l'étude socio-économique du dossier ?

Quelle vraisemblance accorder à la situation de maintien des 11 trains AR sur le POLT assurée par le ministre, simultanément avec la mise en service des 12 trains AR sur la LGV Limoges-Poitiers, ce qui ferait une offre de 23 trains AR par jour pour une même destination, en l'occurrence Paris, pour la même clientèle au départ de Limoges ?

D'autre part, M. Bursaux, directeur au bureau des infrastructures du Ministère de l'Écologie, par lettre du 25 janvier 2013, a invité les financeurs à se prononcer sur l'éventualité de réduction accrue des trains sur le POLT (11 actuels contre 7 en phase 2 du dossier, et au final 4) afin de lui assurer une meilleure rentabilité interne. Cette lettre n'est-elle pas une preuve que la non-rentabilité du projet est admise en haut lieu ?

Quelle est la finalité de ce même courrier expédié en janvier qui interroge les élus alors que le dossier déposé pour la mise à l'enquête publique depuis décembre et donc connu de ce ministère, comporte déjà les 2 hypothèses proposées ?

Enfin, ce courrier ne constitue-t-il pas une preuve supplémentaire de la fragilité du dossier auquel il a été tenté en désespoir de cause de donner du poids politique à défaut de viabilité ?

Un projet d'infrastructure nouvelle ne peut logiquement justifier de sa légitimité en basant son cahier des charges sur la désagrégation d'une infrastructure existante, sauf s'il s'agit de la compléter (cas de saturation ou de prolongement) ou de la remplacer. Faut-il déduire que le dossier LGV Limoges-Poitiers n'est bâti que sur ce postulat ? Dans ce cas, le projet est-il conforme à son objet défini au débat public de 2006 qui n'incluait pas les réductions de trafic sur le POLT ?

II. Le délai légal de 5 ans entre la fin du débat public et la concertation publique, prescrit par l'article 121-12 du Code de l'Environnement, n'a pas été respecté: en effet, RFF a présenté la demande de mise à l'enquête publique du dossier LGV à la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) le 27 juillet 2012. Or, la fin du débat public ayant eu lieu en janvier 2007, cette démarche devait être effectuée 5 ans après, soit au plus tard dans le mois qui suivait janvier 2012. La CNDP, jugeant qu'aucun élément nouveau n'était susceptible de remettre en cause le dossier et donc de prolonger la concertation publique, a donné sa réponse favorable le 7 septembre 2012 pour la clôture de l'instruction du dossier et sa transmission à l'autorité compétente. La demande de mise à l'enquête publique et le dossier ont été déposés en décembre 2012 et ont obtenu par arrêté inter-préfectoral

Haute-Vienne et Vienne du 13 avril 2013 l'ouverture de l'enquête publique du 30 mai au 12 juillet 2013.

Outre que l'arrêté d'ouverture d'enquête publique semble précipité puisqu'il anticipe de 2 mois et demi les conclusions de la commission Mobilité 21 mentionnées au point 3 (27 juin), pourquoi le délai légal de 5 ans peut-il être dépassé sans conséquences ni explications ?

Quelle serait l'utilité de ce délai que le législateur a instauré et donc motivé, si ne pas le respecter ne fait encourir aucun risque de sanction, voire de nullité de procédure ?

La CNDP, en négligeant le dépassement de ce délai, n'a-t-elle pas outrepassé le cadre de sa mission en acceptant de clore la phase de concertation publique préalable à l'enquête publique ou n'a-t-elle pas commis, pour le moins, une erreur d'appréciation ?

Par ailleurs, à partir de quelles prescriptions ou autorisations plusieurs réunions publiques d'information et de concertation ont-elles été organisées début 2013 et leur enregistrement porté a posteriori au dossier d'enquête publique, déposé en décembre 2012 en vue de sa mise à enquête publique ?

Les clauses de la "co-construction" accordée par dérogation ministérielle du 12 avril 2007, n'ont pas été satisfaites : cette procédure d'exception permet de brûler les étapes de l'instruction du dossier et de la concertation publique, sous réserve d'une concertation réelle avec les participants d'ateliers thématiques paritaires (élus, services techniques d'état, acteurs locaux, organisations de défense patrimoine et environnement, associations de riverains ...).

Or les demandes exprimées dans ces instances n'ont pas été prises en compte, comme par exemple la fourniture des documents avant la tenue des ateliers, l'intervention éventuelle d'experts extérieurs sur certains sujets, sans oublier le désaccord sur la charte proposée aux participants des ateliers qui n'a jamais été signée, faute d'amendement demandé par les participants mais refusé par RFF.

Quelles raisons RFF a-t-il données pour expliquer les manquements à la mission de "co-construction" ?

Quelles mesures sont-elles prévues par la législation pour pallier l'échec de cette procédure, noté par le garant dans son rapport final ?

#### **B/ La loyauté discutable du dossier**

Le dossier et les tracts d'informations RFF ne sont pas conformes au projet: le projet est présenté jusqu'à Brive et Cahors (Limoges-Cahors est un tronçon du POLT) et comme assurant la desserte de 4 grandes gares, dont Cahors et Brive, et prétend assurer le service de 8 départements et 2,5 millions de voyageurs. Ces assertions sont abusives et trompeuses, le projet ne concernant que le trajet de Limoges à Poitiers, à voie unique et sans arrêt intermédiaire. De plus, sur les 8 départements mentionnés (Haute-Vienne, Vienne, Creuse, Corrèze, Lot, Dordogne, Cantal et Lozère), 6 ne seront pas directement irrigués par la nouvelle ligne et seront même privés de certaines de leurs dessertes actuelles (Creuse, Corrèze, Lot, Dordogne, Cantal et Lozère), sans oublier les départements lésés non cités comme l'Indre et le Tarn-et-Garonne. En plus, le nombre d'utilisateurs avancé est hypothétique et extravagant puisqu'il inclut des voyageurs de départements lointains de Limoges (Lot, Cantal et Lozère) qui n'ont aucun intérêt à passer par Poitiers pour se rendre à Paris et qui, s'ils le faisaient, utiliseraient la voiture pour atteindre plus vite Limoges. Le dossier va même jusqu'à l'évocation superfétatoire des passagers du viaduc de Millau dans le Tarn... Quel crédit accorder à ces allégations ?

Les études de fréquentation de la LGV étant subordonnées au potentiel de voyageurs des 6 départements cités ci-dessus et servant tous d'appui statistique dans l'étude socio-économique, pourquoi n'ont-ils pas été destinataires de dossiers d'enquête publique, au même titre que les départements traversés, permettant à leurs citoyens d'accéder à

l'argumentaire RFF les concernant et de se prononcer en connaissance de cause sur le projet dans un lieu de dépôt proche ? En outre, si de citer ces départements recèle un dessein plus large que d'offrir une potentialité d'usagers, pourquoi ne pas avoir clairement défini l'objet du projet en conséquence ?

#### C- Les insuffisances et lacunes du dossier au plan environnemental

Les espèces et espaces :

La liste des espèces animales concernées par le projet est incomplète et le nombre de passages prévus pour leurs déplacements, en particulier pour la grande faune, est insuffisant. Les espèces de reboisement et d'aménagement végétal ne sont pas précisées dans tous les points du parcours.

Les mesures de rétablissement et de compensation des emprises de foncier, de terres agricoles et forestières, ne sont pas garanties (convention à établir avec les collectivités concernées, cf. avis de l'Autorité Environnementale),

Les obligations relatives aux autorisations Loi sur l'eau et les dérogations pour les espèces protégées animales et végétales (article 122-2 du Code de l'Environnement), ainsi que l'identification précise de toutes les zones humides sur le parcours, sont annoncées par RFF après la DUP donc absentes au dossier.

Hormis le cas des aménagements paysagers de la VLN (cf. point ' les mesures compensatoires évoquées n'incluent pas le cumul des impacts des 7 projets connexes (VLN, site de stockage de déchets biogaz à Gizay, parc éolien à Montmorillon, mise à 2X2 voies RN 147, zone de la Grande Pièce à Rilhac, projet écorégion des Monts de Blond et aménagement foncier agricole et forestier de Fleuré-Lhommaizé),

Les mesures d'adaptation des ouvrages de franchissement des rivières et vallées en vue d'assurer la continuité écologique et hydraulique ne sont pas explicites,

Les impacts nocifs indirects de la ligne, à savoir l'augmentation du bruit et du trafic sur la ligne SEA entre Poitiers et Paris et in extenso, sur la saturation de trafic de la gare Montparnasse, ainsi que sur le report des usagers du POLT sur la voiture, ne sont pas traités (cf. avis Autorité Environnementale)

Le coût d'opportunité des fonds publics et des impacts environnementaux ne sont pas pris en compte, ni certains impacts indirects sur la fragmentation des territoires et les activités humaines (cf. avis Autorité Environnementale).

Pollutions des sols :

Présence d'anciennes mines à Vaulry et Beaune avec teneurs importantes notamment en plomb, arsenic et cuivre.

Les sols seront remués, bougés pour être rassemblés sous une couche imperméable argileuse. Mais la brumisation prévue durant le chantier pour éviter l'envol de poussières n'empêchera pas les ruissellements au-delà de ses limites ni la propagation possible dans les couches inférieures du sol, voire jusqu'aux ruisseaux les plus proches. Quelles sont les mesures envisagées par RFF pour éviter cette dispersion ?

Quelles précautions seront-elles prises pour protéger les employés du chantier de ces pollutions dangereuses ?

Présence de radon dans plusieurs points du tracé : les emplacements exacts du risque lié aux travaux de déblais et de remblais et aux zones de dépôts sont-ils tous répertoriés ?

Quelles mesures RFF compte-t-il mettre en œuvre pour préserver les employés du chantier, les populations et les espaces sensibles à cet élément gazeux radioactif dangereux ?

#### D/ Les incidences pour la commune du Palais-sur-Vienne

Deux omission et erreurs à rectifier : le quartier d'Utrillo qui comporte 40 maisons individuelles et 16 logements sociaux, ce qui n'est pas négligeable, n'est matérialisé sur aucune carte ni même mentionné au dossier; et la "cité CGEP" est baptisée à tort "cité du parc" (qui désigne des immeubles HLM plus loin). Les risques sur la santé des riverains

durant le chantier (explosions, bruit, poussières, passages répétés des camions et engins,...) et après la construction de la ligne (pics de bruit des trains, vibrations, pesticides d'entretien). Dans l'énumération des lieux touchés par ces nuisances, la résidence du Puy Martin pour personnes âgées, la cité CGEP (indiquée sur les plans "cité du parc", ce qui est une erreur) et le lotissement des Rivaijies, ne sont pas cités et n'ont donc fait l'objet d'aucune étude de bruit. A quand ces compléments d'études ?

Les conséquences patrimoniales : dommages financiers (dévaluation du bien) et risques pour le bâti, sans oublier le préjudice moral pour les propriétaires privés, dont certains n'ont pas été informés de la proximité du projet au moment de l'achat. Quelles compensations sont-elles prévues pour cette dévaluation et dans quels délais ? Les dommages possibles au bâti proche du chantier : RFF propose qu'*un constat soit fait de l'état du bâti avant les travaux pour indemniser si dommage*. L'intention est louable mais elle mérite d'être plus précise, notamment sur l'organisme qui interviendra pour constater les dégâts éventuels et qui doit être indépendant de RFF, des porteurs du projet et des collectivités locales. Ainsi, quel organisme sera-t-il désigné pour établir ce constat et par qui ?

Sur quelles zones construites et dans quel rayon ?

Sur quels critères seront prescrites les indemnités et dans quels délais seront-elles versées ?

Enfin, qui prendra en charge les réparations induites dans la mesure où elles sont encore possibles, sinon quels dédommagements seront-ils accordés et à quel plafond ?

40,36 ha du territoire communal sacrifiés pour la réalisation de cette LGV, dont la forêt d'Anguernaud, acquise par la municipalité il y a 10 ans pour offrir à ses concitoyens un lieu de nature et de promenade, en constitue la majeure partie. Le Palais qui se "sacrifie" pour l'intérêt général, comme il a été dit en conseil municipal, c'est déjà un fait acquis au plan des pollutions cumulées sur la commune ... Limoges tire malheureusement son épingle du jeu au détriment de sa banlieue avec ce projet : sur son territoire, pas d'expropriation, pas d'atteinte au patrimoine végétal ni à des propriétés privées limougeaudes, pas de coupure de territoire, pas de risque environnemental ou de pollution. Bref, de quoi satisfaire pleinement ses habitants.

Tous les désavantages sont pour les communes tout le long du tracé et Le Palais, comme bien d'autres communes, paye le prix fort !! Alors, cette LGV qui n'apportera rien de positif, mais saccagera définitivement ce qui constitue un de ses rares attraits, c'est le sacrifice inacceptable de trop !

La vallée du ruisseau du Palais détruite :

- par les routes de chantier creusées le long des rives du ruisseau,
- par le trafic des engins et camions sur les voies communales d'accès au chantier entre Beauvais et Les Terrasses (face à l'école Giraudoux) et proches d'Utrillo,
- par le transport des millions de tonnes de gravats, terres et matériaux,
- par les poussières et projections polluantes des travaux tout le temps du chantier, sans oublier l'usage des pesticides d'entretien de la voie après sa mise en service,
- par les explosifs destinés à éventrer les flancs de la vallée et les remplacer par des murs "cyclopéens" sur 28 m de haut, du béton et des remblais de soutien de la ligne
- par les vibrations sur le bâti pendant le chantier (travaux, engins et explosifs) et au passage des TGV après mise en service de la ligne,
- par l'édification d'un viaduc de plus de 200 m de l'arrière du lotissement des Terrasses à l'usine Valdi,
- par la disparition des chemins de randonnée et de nouveau, l'anéantissement de la renaissance timide du ruisseau et de ses récentes frayères (*10 ans de bataille pour obtenir l'épuration des eaux de ruissellement du site industriel CGEP*).

Les compensations environnementales proposées : la plupart des impacts cités dans le cahier territorial (espèces protégées ou dont l'habitat est menacé, bois abattus, zones de prairies humides partiellement détruites, pollutions et perturbations écologiques diverses, atteintes à l'hydrographie naturelle ou puisée) seront insuffisamment compensés et aucune des mesures de compensation proposées ne profitera à la commune du Palais, fortement touchée:

Pour les replantations d'arbres, le dossier évoque la vallée de l'Aurence, le site de Bouty mais aussi l'aménagement paysager de la VLN (voie de liaison nord) alors que cet aménagement constitue déjà une des travaux de la VLN . . . une compensation de compensation.? Ce n'est pas très rigoureux, d'autant que la préservation des espaces naturels et du patrimoine est un sujet sensible au Palais que la municipalité a tort de mésestimer !

Les espèces animales protégées seront sacrifiées par dérogations (art 411-1 et 2 du code de l'Environnement), celles perturbées par les travaux ne feront l'objet d'aucune mesure spécifique de protection autres que le respect de la période de reproduction ou le maintien de la transparence de l'eau pour les espèces aquatiques .

Contrairement à d'autres secteurs du tracé, les zones humides du secteur 7 (dont la prairie paratourbeuse à Molinie et la prairie humide à jonc acutiflore) seront partiellement détruites et remblayées sans tentative de déplacement (expérience testée dans le sud de la France avec succès puisque retour des espèces déplacées végétales et animales au bout de 4 ans) ; il n'est pas prévu de protéger le ruisseau du Palais condamné à de nouvelles pollutions qui rejoindront la Vienne où il se jette en proche aval du barrage du Pas de la Mule, sans mesures de protection fiable (par exemple par un système de filtrage et d'épuration des eaux du chantier, cher mais qui se justifie pour un chantier aussi long) ; et à la Petite Mazelle, RFF propose de remplacer le point de captage de source d'eau, naturelle et gratuite, qui sera altéré par la ligne, par une alimentation en eau potable, traitée et à terme payante.

Pourquoi les demandes de dérogation sont-elles atermoyées jusqu'à la DUP puisque ces démarches font partie des études dont le financement est assuré ?

Enfin, bien que le dossier énumère un nombre considérable de recommandations et de compensations correctes sur le papier, leur respect semble illusoire en phase de chantier et les questions suivantes se posent: qui, parmi les ouvriers et les chefs du chantier quand il sera en cours, se préoccupera d'éviter de perturber la "pie grièche à tête rousse" au moment de sa reproduction dans le ruisseau de la petite Mazelle ? Qui connaîtra suffisamment la "loutre" (à moins que ce ne soit plutôt la martre, non ?) et le "campagnol amphibie" censés faire partie de la faune aquatique présente sur le ruisseau du Palais, afin de les préserver ? Qui sera capable de déceler les frayères des minuscules chevesnes (non cités au dossier, cela dit en passant) redécouverts récemment dans le ruisseau du Palais pour leur éviter les projections corrosives et/ou polluantes fatales signalées au dossier?

Les bases de travaux et de stockage : le dossier indique que *"l'utilisation des voiries existantes locales sera précisée lors des études de détail"* et 3 bases de chantier sont évoquées, l'une pour la construction du mur cyclopéen sur le flanc rive droite de la vallée du ruisseau, l'autre pour les piles du 2ème viaduc qui seront érigées au pied du ruisseau, la 3<sup>ème</sup> pour le tablier de 207 m de long à 38 m de hauteur. A partir de ces données minimalistes, comment le public concerné, non informé par le dossier, peut-il situer avec précision les accès à ces 3 bases de chantier et imaginer les allées et venues des camions jusqu'à ces accès, ainsi que leur impact sur les zones pavillonnaires qui seront inévitablement traversées ?

Les zones de stockage : seulement 2 zones de stockage sont prévues sur Anguernaud et la Grande Pièce vers La Tuilerie pour les mouvements de terre (plus de 7 millions de m<sup>3</sup> de terres et de gravats à extraire dont 2,3 à évacuer rien que pour la section 7

concernée), seront-elles suffisantes et ne risquent-elles pas d'être plus encombrantes qu'envisagé, notamment à la Grande Pièce où un ruisseau coule à proximité ?

De plus, aucun espace n'est précisément affecté au stockage des matières premières indispensables au chantier (ciment, sable...) et des matériaux nobles (blocs de pierre) nécessaires pour le mur de soutènement. Où se feront ces stockages et quelle surface occuperont-ils ?

Le viaduc de 207 m bipoutre à 4 travées : les modalités de sa construction sont peu développées puisque le dossier précise que c'est l'entreprise adjudicataire qui va déterminer ses besoins. Il serait indispensable que des indications minimum soient fixées : bases de l'entreprise, emplacements des engins de chantier et de dépose des éléments de piles et travées. Les bases de ce chantier seront-elles rive gauche ou rive droite ou de chaque côté ?

A partir de quel endroit précis sera édifié le viaduc, compte tenu de la configuration encaissée de la vallée ?

Quelles surfaces occuperont ces bases et les engins nécessaires et au prix du sacrifice de combien d'arbres ?

Enfin, la réalisation de ce viaduc provoquera un délaissé en triangle entre l'actuelle ligne POLT, le ruisseau et la future LGV, quelles mesures de végétalisation sont-elles prévues dans cet espace sans accès, et qui en assurera l'entretien après la mise en service de la nouvelle ligne ?

E/ Les arguments d'opposition d'ordre général

L'enquête publique n'est pas équitable car elle se déroule dans un contexte de propagande persistante et démesurée en faveur du projet : envoi massif de lettres et éco-plis (pré-timbrés T) invitant à se prononcer en faveur du projet dans tous les foyers de la Communauté intercommunale de l'agglomération de Limoges (soit plusieurs dizaines de milliers de destinataires), auprès des employés de la ville de Limoges, des mairies de banlieue et des collectivités territoriales et également, de nombreux chefs d'entreprises locales, apposition en nombre d'affiches sur les bus et à chaque coin de rues, distribution d'autocollants, multiplication des parutions habituelles et des interventions dans les médias (presse et TV), sans oublier dernièrement la sollicitation des personnalités locales pour une pétition favorable au projet. Bref, si la liberté d'opinion et d'initiative sont des valeurs fondamentales dans notre pays, il n'en reste pas moins que les moyens coûteux et les libéralités propagandistes des porteurs du projet, aux frais des contribuables, peuvent tromper le citoyen, mais aussi revêtir l'apparence de pressions implicites inadmissibles sur les agents des collectivités susceptibles de fausser l'impartialité et l'équité de l'enquête publique. Il va sans dire que les opposants au projet ne disposent pas de ces moyens déployés à grande échelle, sauf à les détourner à leur profit. Quel degré de tolérance la législation attend-elle du préfet coordonnateur et de la commission d'enquête devant cet état de fait ?

N'y a-t-il pas faute au regard de la loi quand un projet profite d'une promotion partisane, pilotée par la partie intéressée et impliquant l'argent public ?

Le coût de cette propagande excessive qu'il serait normal de connaître, sera-t-il inclus au coût du dossier ?

L'enquête publique est entachée de faits sujets à contestation dès sa mise en œuvre le 30 mai, plusieurs citoyens se sont vus refuser dans certaines mairies le dépôt de leur participation préparée à l'avance, au prétexte qu'ils ne pouvaient inscrire leurs observations que sur le registre local, sauf s'ils les remettaient directement à un commissaire enquêteur lors d'une permanence ou qu'ils en faisaient l'envoi en recommandé avec accusé de réception au siège de la Commission d'enquête, à la préfecture de Limoges. Ces dispositions ont été dispensées par les commissaires enquêteurs eux-mêmes dans 18 permanences, avant que contact ne soit pris avec les

services de la préfecture qui les a infirmées et indiqué que des instructions rectificatives seraient données à la commission d'enquête et dans tous les lieux de présence d'un dossier LGV Limoges-Poitiers afin de rendre possible ce type de dépôt que la réglementation n'interdit pas expressément.

Pourquoi, à ce jour pourtant, restent-elles en vigueur dans plusieurs lieux d'accès au dossier ?

Est-il normal de limiter le dépôt des participations des citoyens, préparées à l'avance, aux heures de permanence des commissaires enquêteurs qui ne représentent qu'un laps de temps total de 6 heures par lieu de dépôt, sur toute la durée de l'enquête publique ?

Outre que la participation à une enquête publique doit être gratuite pour ne pas être discriminatoire (envois recommandés), ces conditions risquent de décourager tous les citoyens qui n'ont pas la faculté de rédiger instantanément ce qu'ils ont à exprimer ou de se rendre disponibles aux heures de permanence du commissaire enquêteur. Est-ce réglementairement acceptable ?

De plus, certaines réponses des commissaires enquêteurs aux questions techniques posées par les citoyens sur le projet, se révèlent inexactes. La commission d'enquête étant constituée de personnalités désignées par liste d'aptitudes établie par le préfet, les explications fournies ne se doivent-elles pas d'être rigoureuses ?

Des dispositions administratives liées au foncier ont été prises par anticipation dans l'instruction de ce dossier, parallèlement à des transactions foncières et mobilières précipitées ou validées sans que ce soit justifié, comme :

+ l'arrêté du 29 mars 2012 portant autorisation de pénétrer dans les propriétés privées des communes concernées par le tracé de la LGV Limoges-Poitiers en vue des études sur l'aménagement foncier lié à ce projet dont les propriétaires n'ont pas osé contester l'autorité pourtant abusive et prématurée,

+ la procédure d'acquisition foncière d'urgence sur certaines propriétés agricoles diligentée en 2012 dans les deux départements du tracé retenu, Haute-Vienne et Vienne, qui ont amené plusieurs paysans exploitants à se dessaisir indûment de leurs biens alors que l'issue du dossier n'était pas assurée,

+ la délibération avant fin juin 2013 dans les mairies et autres collectivités territoriales, sur recommandation préfectorale, pour faire voter la mise à disposition des espaces fonciers nécessaires à la construction de la ligne par une modification du PLU local (plan local d'urbanisme), alors que l'arrêté inter préfectoral de mise à l'enquête publique du 30 avril 2013 dispose en son article 1 b) que l'enquête publique est "préalable" à la DUP (déclaration d'utilité publique qui n'est prévue que pour fin 2014) et à l'enquête publique en cours au moment de la mise aux votes. Rappelons que cette disposition est présumée irréversible, quelle que soit l'issue du dossier LGV Limoges Poitiers,

+ des acquisitions foncières constructibles récentes réalisées sans que les acquéreurs ne soient informés par les notaires de la proximité du futur projet, susceptible de dévaloriser leur futur bien avant même qu'il soit construit,

+ des ventes de biens mobiliers pour lesquels, à l'inverse, les études notariales ont imposé de signaler la proximité du futur projet, ce qui a entraîné une baisse de la valeur des biens mis à la vente,

+ des cessions précipitées ou abandons de biens mobiliers au prétexte qu'ils sont frappés d'expropriation, voire de démolition, pour la construction de la ligne

Quelles prescriptions réglementaires existent pour remédier à ces dispositions ?

Quelles compensations seront-elles données pour les préjudices financier et moral injustement subis ?

Des mesures permettant de revenir sur les votes émis dans les instances territoriales existent-elles afin de rétablir le PLU si la LGV Limoges Poitiers ne connaissait pas d'issue favorable ou proche ?

Ce projet est onéreux : présenté à 2,2 milliards d'€, il n'inclut pas certains éléments tels que l'édification de certains ouvrages ni le coût déjà conséquent des études pour la LGV, 70 millions d'€ dont 35 au niveau régional, engagés sur 5 ans par CPER (contrat de projet Etat-Région) auxquels il faut ajouter :

-les 56 millions d'€ que les régions concernées par le projet doivent verser au financement de la ligne SEA en cours (Bordeaux Tours) pour obtenir le rattachement à la ligne Bordeaux Paris, ces sommes n'étant sans doute pas récupérables si la LGV ne se réalise pas ;

- le coût des frais annexes : études complémentaires non réalisées ou éléments non comptabilisés signalés par l'Autorité Environnementale, dépenses de propagande en faveur du projet (voir points 53 à 55) Les investissements pour cette LGV vont lourdement obérer les finances des collectivités participantes mais aussi les ressources des contribuables français qui vont devoir les assumer durant plus de 40 ans, donc sur au moins deux générations, et à tous les niveaux : européen pour rembourser les fonds sur lesquels comptent RFF et les porteurs du projet, national pour les mêmes raisons, et enfin pour les limousins, aux plans régional, départemental et municipal où a déjà été instaurée depuis 2 ans la TIPP (taxe supplémentaire régionale sur tout achat de carburant pour aider au financement de la ligne) et où sont fixées les taxes d'impôts locaux en fonction de leurs besoins et engagements financiers.

Quid des impôts sur le revenu qui contribuent au fonctionnement de l'Etat et à ses dépenses dont celles en matière d'infrastructures, et les impôts indirects (taxes diverses qui abondent les caisses gouvernementales et bientôt ... l'éco- taxe ...) ! Comme de surcroît, le projet n'est pas rentable, ces mêmes citoyens devront probablement contribuer à couvrir le déficit d'exploitation et payer le billet à un prix plus élevé qu'actuellement, pour une société privée ! On peut juger ces réflexions démagogiques mais elles sont indéniables !

Le projet LGV Limoges-Poitiers ne sert pas les intérêts nationaux de Limoges

Les élus locaux qui portent ce projet n'ont-ils pas conscience que la LGV desservira les intérêts de Limoges au plan national, en déplaçant sur Poitiers sa situation de carrefour ferroviaire centre/Sud/Sud-Ouest, alors que la capitale limousine a tous les atouts pour le rester en appuyant l'ambition de l'Auvergne d'être mieux desservie en lignes plus rapides et confortables, avec notamment la modernisation de la ligne existante Bordeaux Lyon et pourquoi pas, le raccordement au projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) en gestation?

Le projet ne correspond plus aux exigences contextuelles

Le gouvernement Hollande a fait le choix de privilégier le réseau ferré existant et sa réhabilitation, cela va dans le sens des arguments des opposants à la LGV Limoges Poitiers qui, depuis le début, contrebalancent leur opposition à la LGV Limoges Poitiers par l'option d'orienter sur les axes historiques, y compris les dessertes régionales, les investissements à engager en matière de ferroviaire, ceux-ci représentant un investissement "durable" qui réparerait leur manque d'entretien depuis plusieurs décennies. Le rapport Duron confirme cette position en déshabillant le SNIT de ces 245 milliards d'E de projets d'infrastructures ferroviaires et routières et en reportant au-delà de 2030 les projets les moins probants en matière d'aménagement du territoire, de faisabilité, de rentabilité et d'acceptation par le public. Or, la LGV Limoges Poitiers ne contribue pas à un aménagement du territoire rationnel puisqu'elle abandonne des départements actuellement desservis par le POLT et aboutit à muter cette ligne en tronçons régionaux sans avenir. Quant à la faisabilité et la rentabilité de la LGV, elles ne sont pas convaincantes puisque le financement n'est pas garanti et la fréquentation attendue ne se démontre qu'au détriment d'une autre ligne, en l'occurrence le POLT.

De plus, le contexte de crise économique et financière ne permet plus de continuer à engager des dépenses comme elles le sont depuis 40 ans ! Le déficit de la France a atteint 1800 milliards d'€ fin 2012 et il va falloir non seulement le résorber de gré ou de force et au détriment des plus économiquement faibles, mais modifier les comportements de nos élus et

responsables, ainsi que leur approche en matière de dépenses publiques ! Il faudrait appliquer, avant le souverain principe d' "utilité publique" trop complaisant, la règle écologique de "développement durable" comme elle prévaut désormais pour l'industrie et l'agriculture ... évaluer les facultés de remboursement et leurs conséquences à long terme avant d'engager une dépense quelle qu'elle soit et à quelque niveau que ce soit, en analyser la véritable opportunité pour éviter les dépenses superflues et les réalisations de prestige sans fondement rationnel ! La philosophie sociétale est en mutation, elle n'a plus les moyens d'être ce qu'elle a été durant 50 ans, il faut l'adapter aux exigences contextuelles et la LGV Limoges Poitiers fait partie de ces projets à reconsidérer.

En outre, contrairement à ce qui est avancé par ses défenseurs, la LGV Limoges Poitiers rencontre une vaste opposition qui conteste son intérêt général : la région Poitou-Charentes juge le projet sans "*visibilité globale*" ni "*pertinence socio-économique*", le département de la Vienne se prononce contre le tracé, 360 communes de Creuse ont signé une motion dénonçant les effets néfastes du projet sur la ligne historique et les usagers creusois, les élus de l'Indre le rejettent unanimement. De nombreuses villes sur le tracé dans les deux départements s'opposent à ce projet, ainsi que d'autres villes comme Souillac (46), Vierzon (18), Orléans (43) et Sarlat (24). Quant aux nombreuses associations de défense de l'environnement et aux mouvements de citoyens, impactés ou non, ils ne sont pas en reste en s'unissant pour contrer fermement le projet ?

En corollaire, le choix du tout "grande vitesse" est à reconsidérer ! Plusieurs pays y ont déjà renoncé comme par exemple l'Allemagne, au vu de ses conséquences néfastes en matière d'énergie à l'heure où on prône les économies d'énergie, et en matière de coût de conception des infrastructures qui se détériorent trop rapidement et nécessitent, pour répondre aux sollicitations de la vitesse, des technologies de plus en plus complexes et onéreuses !

L'Autorité Environnementale fait d'ailleurs observer que le bilan carbone et d'émissions de gaz à effet de serre de la LGV Limoges Poitiers serait négatif durant 30 ans et qu'en conséquence, ce projet ne servirait pas l'engagement de la France de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre. De plus, il est utile de préciser au passage que les projets d'infrastructures sont subventionnés par l'Europe à partir de 250 km/h ... c'est la vitesse de croisière du TGV Paris- Lille très fréquenté ... pourquoi vouloir absolument aller au-delà ?

Par conséquent, la LGV Limoges Poitiers, si "modeste" soit-elle pour ses défenseurs, au regard des autres projets TGV du SNIT, justifie-t-elle les 2 milliards d'€ qu'elle engage, non compris les dépenses non comptabilisées ? La notion de très grande vitesse et les grands projets de prestige sont-ils encore d'actualité ? Le rapport de la commission Mobilité 21, désignée par le gouvernement qui en a fixé la mission, sera-t-il modifié au risque d'une levée de boucliers contestataires sans précédent ?

En conclusion et pour l'ensemble des questions nombreuses énumérées dans le présent courrier, qui appellent réponses ou solutions, je me prononce contre le projet de LGV Limoges Poitiers, en mon nom et au nom de tous les adhérents et amis de mon association.

Je porte mon choix d'aménagement ferroviaire sur les lignes existantes, exploitées par le service public qui va subir une prochaine nouvelle réforme mais qu'il faut défendre et même réhabiliter, dans l'intérêt des usagers et pour le maintien d'un maillage ramifié important et en bon état.

Je soutiens en particulier la modernisation et la mise en compatibilité avec des trains plus performants de la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) qui dessert 32 départements et assure à 5 millions de citoyens une accessibilité au transport pour tous (loi LOTI) et une proximité de service conforme à l'intérêt général, social, économique et environnemental des régions traversées donc à un aménagement pertinent du Territoire.

### **Association Iteuil Autrement**

Dans son courrier annexé au registre de la préfecture de Limoges et enregistré sous le n° 1095, Iteuil Autrement, après avoir développé ses arguments émet des suggestions et donne sa position sur ce dossier :

Suggestions :

Au plan régional et interrégional (horizon 2020) :

Mise en œuvre d'un « TER-HV » (train express régional à haute vitesse), 180 km/h, qui relierait par exemple Poitiers à Tours, Niort et Limoges en environ 45' (La Rochelle, un peu plus d'une heure), et maillerait efficacement le territoire intermédiaire;

Réouverture de l'axe Nantes/ Parthenay/ Poitiers en mode TER-HV également (Parthenay-Poitiers en 30', Nantes-Poitiers en 1 h 15);

Modernisation de l'étoile de Limoges (Périgueux, Brive, Tulle, Ussel et Guéret).

Au plan national (horizon 2025):

Passage en LHV (ligne à haute vitesse: de 200 à 220 km/h selon les tronçons) de la POLT (soit Limoges à moins de 2 h 30 de Paris).

Au plan européen (au-delà de 2030):

Connexion au Sud Europe, c'est-à-dire la création d'un axe CAEN / LYON, en connectant la Normandie au Sillon Rhodanien, via la Bretagne, les Pays-de-Loire, le Poitou- Charentes, le Limousin, l'Auvergne; projet à mettre «au calendrier» une fois le Lyon/Turin définitivement entériné et financé.

Connexion au Nord Europe, c'est-à-dire la création d'un axe Nord-Ouest Ile-de-France (Caen/ Rouen/Amiens/Reims).

Position :

Elle préconise une suite défavorable au projet de déclaration d'utilité publique de réalisation ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges,

Elle appelle de ses vœux la mise à niveau LHV de la POLT,

Elle appelle de ses vœux la modernisation du réseau régional Centre-Ouest,

Elle appelle de ses vœux la réouverture de l'axe Poitiers-Nantes,

Elle appelle de ses vœux un schéma interrégional de la mobilité durable,

Elle appelle de ses vœux un schéma national durable d'accès équitable à la haute vitesse européenne.

### **Association Urgence Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.**

Dans son courrier annexé au registre de la préfecture de Limoges et enregistré sous le n° 811, Urgence POLT rappelle :

➤ Que sont adhérents à cette association, 21 parlementaires de la ligne, 6 conseils généraux, 2 conseils régionaux, 16 communes et intercommunalités ainsi que la Communauté Urbaine de Toulouse, 13 associations d'usagers, 6 chambres consulaires, des syndicats et des usagers.

➤ Que l'association n'a pas pour objet de se prononcer sur la pertinence ou non de telle ou telle ligne à grande vitesse (LGV) mais simplement de renforcer, promouvoir et moderniser la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Le mémorandum actualisé cette année, édité par l'association est joint au courrier. Celui-ci contient tous les arguments démontrant la nécessité pour l'immédiat et pour l'avenir de cette ligne classique, troisième radiale nationale et la plus longue des lignes classiques.

Demain, elle sera indispensable pour désaturer les deux autres radiales, pour contribuer à la réduction des gaz à effet de serre et pour permettre la desserte optimum de tous nos territoires.

L'accélération de la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse pour l'infrastructure et les matériels est la priorité immédiate. C'est d'ailleurs le choix du gouvernement de privilégier les lignes classiques.

Or, l'hypothèse dite technique évoquée dans la lettre du Ministre de réduire de 11 à 7 puis à

4, le nombre d'allers retours sur cet axe pour tenter de rentabiliser la LGV Limoges-Poitiers est totalement inacceptable – on ne peut pas « sacrifier » une ligne d'intérêt national reconnue, desservant avec 4 carrefours ferroviaires pratiquement le quart du territoire national.

Notre association demande au minimum le maintien à 11 allers retours avec Paris, dans la fréquence du trafic sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Ensuite, il est assez curieux de vouloir prendre en compte l'apport d'une ligne classique à un barreau de LGV Limoges-Poitiers et de refuser d'examiner l'intérêt du raccordement de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse à la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon qui, elle, pourrait se faire dans l'intérêt des deux lignes.

### **Collectif « NON à la LGV Poitiers-Limoges »**

#### **Participation du collectif (n° 6) sur le registre de Vivonne**

Vous trouverez ci-après la contribution du Collectif « Non à la LGV Poitiers-Limoges » - (Communauté de Communes de la Villedieu du Clain, 25 Route de Nieuil, 86340 La Villedieu du Clain).

Le collectif compte à ce jour 152 adhérents à jour de leur cotisation et 539 sympathisants qui suivent notre activité.

#### **1 - Financement du projet**

Coût du projet HT en euros 2012

Le coût du projet HT estimé aux conditions économiques 2009 est de 1 503 M€.

L'exemple récent de la LGV SEA démontre combien le coût d'un tel projet peut être sous-estimé : un coût à la signature de 4 500 M€, une situation en début de travaux arrêtée à la somme de 8 000 M€, soit une augmentation de plus de 75 %. C'est une situation connue et constante dans le domaine des infrastructures ferroviaires (Rapport PEBEREAU, p 57).

L'Autorité Environnementale, dans son rapport 2012-84 identifie notamment les imprécisions actuelles ayant des conséquences sur les ouvrages d'art : arrivée au niveau de Palais sur Vienne, franchissements de la Vienne et du Clain et préservation des zones humides. Les modifications nécessaires pour répondre aux contraintes techniques sont actuellement inconnues, mais représenteront à coup sûr une augmentation non négligeable pour l'ensemble du projet.

Quelles sont les modalités de financement prévues ?

Aujourd'hui, les promoteurs du projet refusent de s'engager sur un mode de financement. Plusieurs options existent :

le financement de type Partenariat Public Privé : il est aujourd'hui fortement compromis, et le gouvernement a concédé qu'il était en défaveur du citoyen (cf . «l'affaire» de l'hôpital d'Evry).

un financement totalement privé : mais, comme nous le verrons dans le chapitre «rentabilité», aucune société privée ne prendra raisonnablement le risque de construire cette ligne, sans remettre en cause tous les principes économiques.

un financement par l'Etat: le rapport DURON rendu public le 27 juin 2013 démontre que l'Etat n'a pas les moyens de financer les projets ferroviaires du SNIT à l'horizon 2030-2040, soit un total de 245 M€.

-L'Europe : elle est souvent citée par les soutiens de cette LGV, comme partenaire financier potentiel. Cependant, cette affirmation peut être mise en doute pour deux raisons. Cette ligne rejoint deux préfectures Françaises et n'a pas d'envergure Européenne, comme pourrait l'être le Lyon - Turin. Ensuite, pour un projet dont les ambitions Européennes apparaissent plus claires, la LGV SEA, la participation de l'Europe a été de 0,22 % !

Les seuls financeurs potentiels restent les collectivités locales. Mais, lesquelles ? Le comité des financeurs comprend actuellement la Région Poitou-Charentes, le Conseil Général de la Vienne, la ville de Poitiers, la Région Limousin, le Conseil Général de la Haute-Vienne, le Conseil Général de la Corrèze, le Conseil Général de la Creuse, la ville de Limoges et la ville

de Brive. Au vu de la faiblesse du projet, et de son impact sur la ligne historique POLT (voir ci-après), la Région Poitou-Charentes, le Conseil Général de la Vienne, le Conseil Général de la Corrèze et le Conseil Général de la Creuse ont précisé ne plus vouloir financer ce projet. Les cinq financeurs restants seront incapables de financer seuls un projet d'une telle envergure.

Un projet peut-il être déclaré d'utilité publique, sans que son financement soit assuré? Une telle situation irait à l'encontre des mesures de rigueur budgétaire actuellement prônées par le gouvernement de M. HOLLANDE et M. AYRAULT.

## 2 - Effets économiques du projet

Le projet contribue-t-il à la compétitivité économique, dans un cadre national et international ?

Cette ligne rejoint deux préfectures françaises, et la Commission Européenne ne mentionne en aucun cas le projet Poitiers-Limoges dans sa vision du transport en Europe (Cf« *Union guidelines for the development of the trans-European transport network* » (European commission, COM(2011) 650, ANNEX 1-VOLUME 03, 2010)

RFF en octobre 2010 (Dossier E : évaluation socio-économique) souligne que le TGV trouve sa clientèle principalement dans la catégorie des cadres (p 21) : « *les cadres des fonctions métropolitaines représentent les activités principales génératrices de déplacements voyageurs* ». Cette affirmation est assortie d'une carte de répartition des cadres au niveau national (p 21). L'étude de cette carte, sur laquelle RFF a obligamment projeté l'étendu de la zone d'influence de sa LGV, démontre que la région impactée est l'espace français le moins riche en cadres (5,4% de cadres des fonctions métropolitaines dans l'aire d'étude, contre 10,3% à l'échelle nationale (Tableau p 20).

L'argument des soutiens au projet est bien sur un développement économique majeur attendu. On notera que le Limousin dispose depuis longtemps d'une autoroute gratuite entre Limoges et Paris et d'une liaison ferroviaire directe à Paris par la ligne POLT. Cela ne paraît pas avoir modifié sa situation économique. De plus, de nombreuses études démontrent l'absence de bénéfice induit par l'infrastructure elle-même. On peut citer Marie DELAPLACE, Professeur à l'université Paris Est Marne-la-Vallée, membre de l'Institut français d'urbanisme et du Lab'Urba, et spécialiste de l'impact des LGV sur le développement local et régional :

« Entre chercheurs, nous sommes tous d'accord pour dire qu'elle n'a pas d'effets structurants en soi. Il n'y a rien d'automatique, aucune corrélation entre le dynamisme d'un territoire et l'arrivée d'une LGV ». « Nous avons par exemple étudié la croissance de l'emploi de 1 400 unités urbaines de plus de 9 000 habitants sur plusieurs années. Qu'elles soient desservies ou non par une LGV, ne change rien. Celles qui ont une LGV ne se détachent pas, n'évoluent pas différemment. Si elles étaient dynamiques elles le restent, et inversement. Certaines sortent du lot. Par exemple, Sablé-sur-Sarthe (72), s'est étonnamment développée. Il faut dire que c'est *la ville de François Fillon, ça aide peut-être à attirer les entreprises ...* » (Voir son article dans la Charente Libre du 27 Mars 2013).

## - Effets du projet en terme d'aménagement du territoire

Le projet permet-il de lutter contre la fracture territoriale entendue comme une inégalité d'accès aux services de base (santé, emplois, commerces) et aux nœuds d'échanges ?

La Région Limousin est aujourd'hui reliée à Paris par la ligne POLT et s'ouvre à l'Atlantique via Poitiers par une ligne historique TER. Les deux fonctionnalités recherchées dans le projet de LGV Poitiers - Limoges sont d'ores et déjà atteintes. Limoges dispose d'un aéroport et d'une autoroute gratuite. On ne peut donc pas parler de fracture territoriale concernant le Limousin.

En revanche, la mise en place de cette LGV aurait des conséquences extrêmement néfastes sur l'aménagement des territoires compris entre Limoges et Paris, comme annoncées par M. BURSAUX, Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer dans sa lettre du 25 Janvier 2013, adressée aux financeurs de la LGV: « [afin] *d'améliorer le bilan socio- économique*

de la LGV (...) ce nouveau schéma conduit à réduire les services sur cet axe (POLT) de 7 allers-retours par jour (hypothèse figurant dans le dossier de fin d'étape 2) à 4 allers-retours par jour». Cette hypothèse est reprise dans le rapport de l'Autorité Environnementale (p 22). La mise en place de la LGV Poitiers - Limoges aura alors comme conséquence structurelle de siphonner la ligne historique POLT entraînant de fait une inégalité territoriale pour les habitants de l'Indre et de la Creuse.

Le projet contribue-t-il à améliorer la mobilité au quotidien ?

Pour les utilisateurs du rail au quotidien, les passagers du TER entre Poitiers et Limoges, la dégradation du service a déjà commencé avec des modifications d'horaires et de fréquence liées au cadencement mis en place par la SNCF, depuis décembre 2013. Structurellement, les points d'arrivée de la LGV en gare de Limoges et de Poitiers sont communs avec le TER, et la concurrence sur les sillons ouverts par la SNCF ne pourra qu'aggraver cette situation.

Le temps de trajet annoncé Limoges -Paris est de 2 heures. On soulignera que cela ne concernerait qu'une seule des 12 liaisons quotidiennes AR, par connexion à la LGV SEA. Sinon le temps de trajet escompté est de 2h15, avec une arrivée dans une gare Montparnasse déjà surchargée, soumise à des aléas réguliers en terme de circulation, et où 1;4 heure supplémentaire est généralement nécessaire pour rejoindre la ligne de métro souhaitée. Que laissent escompter les projets d'amélioration de la ligne POLT ? : Le Populaire du Centre - 17 Avril 2013 répond «*La mise en service de rames de TGV recyclées doit permettre à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) d'offrir un service compétitif, en temps de parcours et en prix, face à la LGV Limoges - Poitiers.* » Ceci mettrait «*la Creuse à 2 heures de Paris dès 2015* ».et Limoges à 2h30 de Paris. Autant dire que l'option LGV n'offre qu'un bénéfice très limité, si ce n'est hypothétique, auquel on peut vraisemblablement ajouter une majoration du coût des billets.

On rappellera, comme déjà mentionné, que la recherche de rentabilité de la LGV pourrait aussi passer par une restriction drastique de la circulation des trains sur la POLT : 4 AR quotidiens au lieu de 7.

Existe-t-il des alternatives au projet ? Ont-elles été étudiées ?

Elles ont été étudiées par RFF, maître d'œuvre de la LGV Poitiers - Limoges. Les études exhaustives ont été restituées sous la forme d'un tableau récapitulatif L'Autorité Environnementale en résume le contenu :

«L'existence d'une ligne classique (en voie unique) entre Poitiers et Limoges a conduit à étudier la possibilité d'adapter cette ligne à un trafic à grande vitesse. Les options étudiées consistent en une ou plusieurs des options suivantes : électrification de la ligne existante, mise en double voie d'une partie de la ligne pour permettre le croisement des TGV et des TER, suppression des passages à niveau, création de raccourcis rectifiant la ligne aux endroits où le tracé actuel est le plus sinueux, modifications permettant de relever la vitesse à 220 km/h là où cela est techniquement possible. Les coûts de ces options varient entre 131 M€ HT et 1 330 M€ HT (conditions économiques de 2009) pour des gains de temps variant de 4 à 24 minutes. » (p 13)

On constate qu'optimiser une ligne existante ne coûte pas plus cher que de créer 130 km de ligne nouvelle (1 330 M€ HT versus 1 503 M€), mais sans l'impact environnemental engendré par la nouvelle ligne.

Le TER et la ligne POLT permettent le déplacement quotidien des usagers, dans les régions (Limousin, Poitou-Charentes, Centre) et les départements. La LGV Poitiers Limoges aurait un impact particulièrement défavorable sur ces services de proximité, si elle n'entraîne pas purement et simplement leur sacrifice. Le rapport DURON confirme l'option de l'amélioration de la POLT, il recommande «*de mener au plus tôt, au-delà du renouvellement engagé des matériels thermiques sur le réseau capillaire, le renouvellement complet des matériels roulants des grandes lignes de trains d'équilibre du territoire que sont Paris - Clermont-Ferrand, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Caen-Cherbourg et Bordeaux-Marseille-Nice*».

### 3 – L'évaluation environnementale du projet :

Les manquements du dossier de RFF pour la mise à l'enquête publique concernant l'évaluation environnementale ont été relevés, point par point, par l'Autorité Environnementale. On peut notamment s'inquiéter de la légèreté avec laquelle le franchissement et la restauration des zones inondables a été traitée :

« Le dossier présente les données disponibles en matière hydraulique, et notamment les débits et hauteurs susceptibles d'être atteints par les différents cours d'eau lors de crues centennales.

Toutefois, l'Autorité Environnementale a pu constater que les largeurs des champs d'expansion des crues mentionnées au dossier semblent contradictoires avec d'autres informations publiques disponibles sur ce secteur.

L'Autorité Environnementale recommande au maître d'ouvrage de mettre à jour *l'état initial avec les dernières données disponibles relatives aux zones inondables.* » (p 10).

*Plus loin (p 19):* « Par exemple, la prise en compte d'une zone inondable de 61 mètres au droit du franchissement de la petite Blourde pourrait entraîner un impact de l'ouvrage de franchissement sur son lit majeur.

*De plus, le risque de rupture de barrage ayant été identifié dans l'étude d'impact, il conviendrait de prendre en compte la hauteur et le débit des eaux atteints par l'onde de submersion en cas de rupture, plus contraignante que la crue centennale.*

L'Autorité Environnementale recommande de mettre à jour les impacts du projet sur les zones inondables, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondant aux zones inondables et au risque de rupture de barrage. »

À propos des zones humides, l'autorité conclue donc que « *dans l'état actuel du dossier, elle estime que le raisonnement évoqué pour intégrer cet impact environnemental significatif dans l'appréciation de l'utilité publique du projet, ne peut être valablement mené* » (p 20).

Notre association a maintes fois alerté RFF sur ces problématiques lors des réunions publiques. Aucune réponse n'a été apportée dans le dossier de préparation à l'enquête d'utilité publique. M. Jean-Michel Clément, Député de la 3<sup>ème</sup> circonscription de la Vienne s'en est alarmé et a déposé une question au Ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, publiée au JO le 9 Avril 2013, page 3757.

La sensibilité de ces questions devrait à elle seule déclencher, comme le veut la loi, et en l'état des études actuelles, le principe de précaution.

### 4- Le projet contribue-t-il à la transition écologique et énergétique ?

L'Autorité Environnementale a effectué le bilan carbone du projet, voici ses conclusions (Rapport 2012-84, p. 22):

« Le scénario central prend pour hypothèse dix allers-retours quotidiens entre Paris, Limoges et Brive-la-Gaillarde via la nouvelle LGV, deux allers-retours quotidiens Province - Province (un depuis Strasbourg et un depuis Lille), une baisse de onze à quatre du nombre d'allers-retours quotidiens sur l'axe historique. Les émissions estimées pour la phase de conception de l'infrastructure sont de 3 100 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (teqCO<sub>2</sub>). Celles résultant de la phase travaux sont de 402 300 teqCO<sub>2</sub> (déboisements compris). En phase d'exploitation, les émissions projetées en 2020 sont de 14 900 teqCO<sub>2</sub>.

*Au total (reboisements compris), le bilan des émissions de gaz à effet de serre est nettement négatif les premières années en raison de la réalisation des travaux, ils l'annule en 2053 et devient ensuite positif. Il est ainsi de 100 000 teqCO<sub>2</sub> en 2069.*

*L'Autorité constate, comme sur la plupart des grands projets d'infrastructure de transport qu'elle a eu l'occasion d'examiner depuis sa création, que ce projet ne contribue par lui-même en rien à la réalisation de l'objectif dit du «facteur 4», consistant à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre de la France, tous secteurs confondus, entre 1990 et 2050.*

Le bilan carbone ne devient positif qu'en 2053. On notera que ce constat accablant ne prend pas en compte les impacts énergétiques et environnementaux liés aux consommations

d'électricité d'origine nucléaire, inhérentes au fonctionnement d'une infrastructure ferroviaire de cette envergure.

### 5 - Quelle évaluation socio-économique ? Quelle rentabilité ?

La rentabilité est le rapport entre les bénéfices liés au trafic passager et les coûts de construction/fonctionnement de l'infrastructure. Les coûts de construction vont nécessairement progresser, si ce n'est exploser du fait des incertitudes actuelles du dossier sur les solutions techniques pour le franchissement et la restauration des zones humides.

Le rapport PEBEREAU éclaire les biais inhérents aux calculs de rentabilité des projets d'infrastructures ferroviaires.

« Deuxièmement, les gains attendus, tant économiques que sociaux, sont souvent largement surestimés. Dans le domaine ferroviaire, le trafic sur la ligne TGV Atlantique serait inférieur de 30 % aux prévisions. La sous-estimation des coûts et la surestimation des gains conduit à largement revoir à la baisse la rentabilité globale des projets. D'après l'étude du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, la rentabilité prévisionnelle d'un projet d'infrastructure ferroviaire serait, en moyenne, divisée par deux entre les études préliminaires et la déclaration d'utilité publique. Et encore par deux entre cette dernière et la mise en service. Au total, la rentabilité constatée serait quatre fois plus faible que la rentabilité estimée au moment du lancement de la réflexion. » (p 55)

La même analyse est proposée par l'Autorité Environnementale concernant la LGV Poitiers- Limoges:

« Le choix réalisé permet un gain de temps de 60 minutes pour un coût de 1 503 M€.

*Les études de détail viendront affiner le tracé pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de l'enquête publique. Établie sur la base du scénario central et d'un investissement de 1,5 Mds€ (valeur 2009), l'évaluation socioéconomique du projet conduit à une valeur actualisée nette à 50 ans négative (-35 M€) et à un taux de rentabilité interne (TRI) de 3,67 %, inférieur à la valeur de 4 % prise pour évaluer la rentabilité des projets publics.*

*Les tests de sensibilité montrent qu'un surcoût d'investissement de 20% se traduirait par une baisse de la rentabilité de 0,6 point. Une baisse de 10 % sur les hypothèses de fréquentation se traduirait par une baisse de la rentabilité de 0,42 point. À l'inverse, une hausse plus forte que prévu du prix du pétrole pourrait rapprocher le TRI de 4 %.*

*Ces valeurs montrent que, malgré des hypothèses fortes de report du trafic de l'axe historique Paris- Orléans - Limoges - Toulouse sur la nouvelle LGV, la rentabilité n'est pas atteinte en 50 ans. » (p 13)*

Le taux annoncé de 3,67 % est déjà inférieur à la valeur de 4%, référence pour évaluer la rentabilité des projets publics. Ce taux est calculé sur la base d'un siphonnement des passagers de l'axe historique POLLT, vers la LGV, pour atteindre le nombre de 2,4 M de passagers par an, ce qui semble pour le moins fantaisiste (pour comparaison, le trafic était de 3 M de passagers sur l'axe Trans-Européen Bordeaux/Espagne en 2002; source RFF, Projet ferroviaire Bordeaux- Espagne, Dax, réunion du 25 Octobre 2006). Néanmoins, si nous ne remettons pas ce chiffre en question et acceptons le scénario d'appauvrissement de la POLT, il n'en reste pas moins qu'un surcoût «classique» de 30% lors de la construction (oublions la LGV SEA et ses 75% de surcoût ou les notifications de l'Autorité Environnementale concernant les facteurs n'ayant pas été intégrés dans le budget final de la LGV Poitiers - Limoges), et une surestimation «habituelle» de 30% concernant les trafics, nous amènerait à un taux de  $3,67 - (1,5 \times 0,6) - (0,42 \times 3)$ , soit 1,51 % !

Selon M. PEBEREAU, le taux de rentabilité serait divisé par 4, ce qui nous donnerait un taux final de 0,92% !

Quel que soit le scénario, il apparaît que le taux de rentabilité de la LGV Poitiers - Limoges sera, de fait, le plus faible de France, même en signant l'arrêt de mort de l'axe historique POLT.

## 5 - Le point de vue des citoyens et habitants :

Au-delà des avis éclairés de nombreux experts, sur les aspects collectifs de ce projet, les citoyens impactés des territoires de la Vienne et du Limousin expriment leurs craintes et leurs interrogations, dans de nombreux domaines les touchant au quotidien :

### du point de vue écologique et environnemental :

Des espèces animales et végétales protégées sont menacées

- incidence sur les puits, abreuvoirs et autres points d'eau, avec un fort risque d'assèchement

- craintes pour les zones boisées : destruction, portionnement, indice de reboisement

Les chasseurs critiquent le cloisonnement de l'environnement, l'inefficacité et le faible nombre de passages de gros gibier, l'absence de transparence pour le petit gibier (exemple : lièvre), les réserves coupées en deux.

Le Sud-Vienne est jalonné d'un réseau de chemins de randonnées initié par les Communautés de communes et le Syndicat Mixte du Pays Montmorillonnais. Il est impacté en de nombreux points par le futur tracé.

Les actuels travaux de la ligne SEA sur le territoire de la Vienne ont permis à chacun de prendre conscience de cette réalité.

### Le déroulement des travaux et leurs conséquences :

Quel volume de camions et quelles conséquences en matière de circulation notamment par la dégradation des chaussées ?

Où sera réalisé le stockage de déblais, quelle restitution des zones concernées ?

- Une fois la ligne terminée, l'impact en matière de bruit et de vibrations génère évidemment de nombreuses inquiétudes. 2 exemples précis : une base travaux implantée à Dienné, les habitations qui subsistent dans un rayon de 500 m, soient 85 habitations sur le lotissement de la Raffinière à Lhonnaizé.

- qu'en est-il de la perte de valeur des biens immobiliers?

### Impact socio-économique :

Le projet n'apporte rien en terme économique au Sud-Vienne.

Il risque d'isoler le développement de nombreuses zones, en créant un couloir de désertification.

Le projet impactera négativement les activités économiques existantes ou à venir : démantèlement de l'espace agricole, problème de restitution des terres, modification des PLU avec neutralisation de zones prévues pour l'implantation d'entreprises

Enfin, le préjudice moral est déjà là : les riverains impactés sont inquiets. Ils voient se profiler la modification inéluctable de leur environnement de vie.

Nous souhaitons également attirer votre attention sur le contexte dans lequel se déroule l'enquête d'utilité publique:

Elle a été ouverte à marche forcée, malgré les nombreux manques relevés par l'Autorité Environnementale, les associations et les maires des départements de la Vienne et du Limousin. Ainsi, la quasi-totalité des maires des communes impactées ont transmis aux préfets, des délibérations exprimant leur refus du projet et demandant de repousser l'enquête publique. M. CLEMENT, député de la Vienne a relayé ces demandes : *« Dans ces conditions, les riverains, leurs associations et les maires des communes concernées, 18 dans la Vienne, ne comprennent pas que l'ouverture de l'enquête d'utilité publique soit annoncée comme imminente, en dépit des manques graves relevés par eux et par l'autorité dans le projet présenté par RFF. Il demande (M Clément) s'il (le Ministre) peut l'assurer que les demandes et recommandations, faites par l'autorité environnementale à RFF, seront réalisées pour compléter l'étude soumise par le maître d'ouvrage, avant l'ouverture éventuelle d'une enquête d'utilité publique et pour « permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions », comme le rappelle l'autorité en préambule de son avis délibéré du 13 mars 2013. Il en va à la fois de l'application de l'article 1er de la loi du Grenelle 1 de l'environnement et du respect du principe de précaution tel que défini dans la charte de l'environnement de 2004 et la Constitution depuis février 2005 »* (JO le 9 Avril 2013, page 3757).

L'arrêté d'ouverture de l'enquête, pris par le Préfet de la Haute-Vienne a été contesté pour son manque de neutralité. Nous attendons la réponse du Ministre des transports sur le sujet.

Depuis fin juin, dans l'attente du rapport DURON et depuis sa publication, le maire de Limoges, le président du Conseil régional Limousin distillent par voie de presse leur certitude que le projet aboutira, soutenu par M. HOLLANDE.

Cette absence de neutralité, voire d'honnêteté, jette un doute réel sur la prise en compte de l'expression des citoyens dans le cadre de l'enquête.

#### Conclusion :

Après avoir pris connaissance des arguments et analyses développés ci-dessus, la commission Mobilité 21, par le rapport DURON a rendu sa position sur le projet, le 27 juin 2013. Nous vous la rappelons:

« La commission a noté que le projet apparaît controversé quand à son intérêt et ses enjeux. Les éléments dont la commission a pu disposer et les analyses comparatives des enjeux nationaux des différents projets ne permettent pas de justifier un classement dans les premières priorités ».

Aussi nous renouvelons ici notre opposition ferme et définitive au projet de ligne LGV Poitiers- Limoges

#### **Vigilance Peyrilhac 87**

En qualité de président de l'association Vigilance Peyrilhac 87, je vous adresse mes observations sur le projet de ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers.

#### Remarques et problèmes constatés :

Le nombre de voyageur estimé par RFF est de la pure fiction. Il atteint selon RFF 2,4 millions de voyageurs en glanant des hypothétiques clients des départements du Lot, Dordogne, Cantal et Lozère. Ce nombre de voyageur s'obtiendrait en siphonnant l'axe POLT, hors, cet axe concerne d'autres départements qui s'opposent à la suppression du nombre d'aller-retour sur cette ligne (de 11 à 7 et de 7 à 4) car cela signifierait "*qu'on déshabillerait Paul pour habiller Jacques*".

Nous rappelons, que le rapport du député Mariton du 18 mai 2011 (cf pièces jointes) indiquait que RFF avait tendance à surévaluer ses projets et citait en exemple la ligne LGV Nord, dont l'estimation, au moment de l'enquête d'utilité publique était pour 2002 de 38,7 millions de voyageurs, n'a transporté *in fine* que 19,2 millions de voyageurs cette année-là. Les exemples sont nombreux, mais on peut aussi citer en exemple la ligne Paris-Strasbourg où un nombre de train conséquent a été supprimé faute de voyageurs.

Nous demandons à ce que ces deux scénarios d'études complémentaires dont le but est de réduire le nombre de trains sur l'axe POLT, ne figurent pas sur le document dossier d'enquête car non conforme au débat public. Si de tels documents doivent exister, ils ne peuvent faire partie du dossier d'enquête. Un nouveau document hors enquête doit être créé.

2- A-t-on le droit, même si la demande vient d'un ministre, de modifier un dossier d'enquête en y rajoutant des hypothèses de travail, tout cela pour atteindre péniblement un pourcentage de rentabilité décent ?

Aujourd'hui 2 projets sont en cours, la mise à 2X2 voies de la RN 147 de Bellac à Limoges et l'autoroute Bessuire – La Souterraine dont l'Etat a accepté de financer les études. Ces deux axes complémentaires rentreront directement en concurrence avec la LGV LP puisqu'ils irriguent quasiment les mêmes territoires, et desservent tous deux Poitiers et l'axe atlantique. Ce nouvel élément (autoroute) dont il n'est pas fait mention dans le dossier, interfère quelque peu sur le nombre de voyageurs potentiels de la ligne. Chacun sait que pour une famille, il est plus avantageux d'utiliser sa voiture que le train. L'état financier des ménages dans cette période difficile ne fera qu'accentuer cette tendance. De plus, il a été constaté que le covoiturage a progressé de manière considérable dans la région. Des sites spécialisés existent et la demande est forte. La démocratisation de ce mode de transport surtout utilisé par la jeune génération, permet à

ces personnes d'utiliser un moyen relativement rapide, de porte à porte et à un coût défiant toute concurrence. En exemple un Limoges – Paris pour 15 à 18€ par personne.

Il est en projet aujourd'hui, avec l'association TER d'Avenir, de créer sur l'axe TER Limoges-Poitiers, une correspondance autocar à la gare de Mignaloux-Nouillé. Cette correspondance desservirait l'université de Poitiers et le Futuroscope de Poitiers. Cette initiative Viennoise ponctionnera une partie non négligeable de voyageurs sur la ligne LGV LP.

3 - Ne pensez-vous pas que ces projets sous-estimés par RFF réduiront encore le nombre de voyageurs et mettront à mal l'étude socio-économique ?

Le temps de parcours, 1 h 55 pour le train direct et 2 h 03 pour le train avec un arrêt à Poitiers semble inexact. En effet, les professionnels du rail (SNCF) estiment qu'il sera respectivement de 2 h 00 – 2 h 05 pour le direct et 2 h 10 – 2 h 15 pour l'arrêt à Poitiers. Les problèmes de sillons sur cet axe et l'arrivée en gare de Montparnasse déjà saturée pose des problèmes d'exactitude et rares sont les trains qui arrivent à l'heure pile.

Le taux de rentabilité (2,3%) est nettement inférieur au seuil requis de 4 %, on obtient un hypothétique 4,2% en cannibalisant le POLT à 4 AR. L'avis de l'autorité environnementale estime que la rentabilité, même dans cette hypothèse, ne sera atteinte qu'au delà de 50 ans et que le déficit d'exploitation cumulé est estimé à 233Mds€!

4 - Doit-on endetter nos deux générations à venir pour un projet qui est un gouffre financier et dont la rentabilité est plus qu'hypothétique?

RFF indique que sur ce projet il y aura 12 aller-retour/jour. Comment peuvent-ils savoir le nombre de trains qui circuleront sachant qu'ils loueront les sillons soit à la SNCF (qui ne semble pas intéressée) soit à une société privée et qui seule décidera du nombre de trains qu'elle souhaite voir circuler.

5 - Tout le dossier est étayé par des chiffres erronés. Dans ces conditions quelle crédibilité accorder au dossier d'enquête ?

L'estimation du prix du billet idem, ce n'est pas RFF qui décide le prix du billet mais bien la société :

en fonction d'abord du nombre de kilomètres (+ 60 km par rapport au POLT) la surtaxe TGV et le coût

du péage qu'il faut amortir. Dans ces conditions en étant le plus optimiste possible, le prix du billet augmenterait au minimum de 30%. Pour une personne habitant La Souterraine, le temps de parcours serait de 3 h 05 au lieu de 2 h 10. Le nombre de kilomètre passerait de 340 à 506 et enfin le prix du billet passerait de 44€ à 70€. Nous voulons un train pour tout le Limousin et non pas un train pour Limoges.

6 - Ce n'est pas cela l'aménagement du territoire. Dans ces conditions qui prendra le train ?

La cours des comptes indique dans son rapport 2013 page 153 (cf. pièces jointes) :

Les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante elles mettent parfois en évidence une forte rentabilité socio-économique et compensent une faible rentabilité financière par des subventions. La Cour a montré dans plusieurs rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère a posteriori nettement inférieure aux estimations a priori.

*Il ne s'agit pas pour autant d'abandonner ces évaluations, mais au contraire de les étendre à d'autres secteurs éventuellement en les adaptant à leurs spécificités, et de les soumettre à une contre-expertise.*

7 - Pourquoi n'y a-t-il pas de contre-expertise avant de prendre la décision de DUP?

Lors du débat public, nous opposions à la LGV Limoges-Poitiers le Y renversé et la connexion à l'axe POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon), RFF à l'époque nous indiquait comme seul argument:

Ce projet ne fait pas partie du même calendrier.

Aujourd'hui, le rapport Duron ou Mobilité 21 (cf. pièces jointes) confirmé par le gouvernement, met dans le même calendrier le projet LGV LP et le POCL, avec un net avantage pour le POCL car la saturation de la gare de Lyon est une évidence.

Donc aujourd'hui le Limousin a le choix.

8 - Pourquoi ces nouveaux éléments ne sont pas pris en compte ?

Des travaux sont actuellement réalisés sur la ligne POLT. Ils concernent notamment la suppression des passages à niveau et la mise en place de signalisation automatique permettant aux trains de circuler à des vitesses de l'ordre de 250 km/h après Châteauroux. Ces réalisations vont permettre dès 2017, de réduire le temps de parcours de l'ordre de 20 mn. Pour le train Limoges-Paris via Châteauroux, le temps estimé est de 2 h 30. Lorsque le projet POCL verra le jour, il existera la possibilité de s'y raccorder et ainsi réduire le temps de parcours à 2 heures pour le faible pourcentage de gens pressés.

9 - Pourquoi investir de l'argent pour l'amélioration de la ligne POLT pour ensuite la vider de ses voyageurs?

10- A-t-on les moyens aujourd'hui de faire de tels gaspillages?

Le financement de la LGV LP n'est pas assuré. En effet, de nombreuses collectivités ne financeront pas ce projet. On peut citer le conseil général de la Vienne, de la Corrèze et de la Creuse, le conseil régional de Poitou-Charentes. Alors que le financement n'est pas bouclé, on lance un projet à l'enquête publique sachant pertinemment que l'argent ne sera pas là.

Déjà, avec la perspective du projet pour 2020, le coût sous-évalué de RFF est de 2,3 milliards €. En prenant les estimations de l'Europe qui applique un pourcentage moyen de 4% d'inflation pour les projets d'infrastructures, le coût, toujours en prenant comme base les chiffres de RFF seront dans l'hypothèse 2030 de 3,418 milliards € et pour 2050, le plus probable, 7,489 milliards d'euros. Dans ces éventualités de report du projet (Mobilité 21) et confirmé le 9 juillet par le premier ministre, deux questions se posent.

11 - Comment les élus comptent-ils pallier ce manque de financement au cas où le projet se réaliserait dans un futur proche, en augmentant de manière exponentielle les impôts?

12 - Comment le Maire de Limoges, le maire de Poitiers, le conseil général de la Haute-Vienne, et le conseil régional du Limousin vont-ils financer à eux seuls ce projet s'il est différé à l'horizon 2030-2050 avec les majorations indiquées ci-dessus ?

Les réunions de concertation qui se sont déroulées dans les différentes communes avaient pour objet de débattre sur les spécificités liées aux différents lieux de passage. A ce titre, la municipalité, notre association et les habitants de la commune y participaient. Dans certaines de nos revendications communes, comme par exemple la tranchée couverte sur Le Déjai, la mise en place de passages de faune supplémentaires, RFF répondait :

*RFF n'a pas prévu un tel ouvrage.*

De plus, il est à faire remarquer que le garant n'était pas présent à toutes les réunions de concertation.

13 - Si la concertation c'est avaliser les décisions déjà prises par RFF, dans ce cas à quoi servent-elles ?

Nous portons à la connaissance de la commission d'enquête que l'ensemble des propriétaires fonciers du trajet n'ont pas été prévenus. Seuls les agriculteurs et les familles susceptibles d'être expropriées, ont reçu des invitations aux réunions et donc sont au courant du projet. Beaucoup de propriétaires fonciers ne résident pas dans la commune, ni même dans le département.

14 - Comment font-ils pour participer à l'enquête, puisque concernés, mais non informés ?

L'Allemagne, pays que l'on cite souvent en exemple, dans le domaine du ferroviaire, a opté pour limiter la vitesse des trains à 250 km/h. Elle estime que pour des vitesses supérieures la consommation énergétique évolue de manière exponentielle et l'usure des infrastructures à ces vitesses est très prononcée. En France, aujourd'hui, où nous avons un problème énergétique et financier, ne serait-on pas tenté d'imiter nos amis allemands ?

Dans un tel cas, très vraisemblable, le temps de parcours de la LGV LP serait de 2 h 30 ou 2 h 40. Le même que le POLT rénové en 2017, quel progrès et à quel coût!

### Les problèmes rencontrés sur la commune de Peyrilhac :

Dans le lieu-dit Chauvour, la LGV passe au niveau du sol et coupe ainsi la route reliant Chauvour à Boissournet. RFF lors de sa dernière réunion à Peyrilhac, a indiqué qu'il serait impossible de mettre en place des merlons pour atténuer les nuisances sonores car le projet se trouve sur une zone humide. La mise en place d'une protection anti-bruit est indispensable pour les habitants de ce hameau.

15 - Nous demandons à RFF qu'il précise quel sera le procédé utilisé pour pallier à cette nuisance?

La traversée du lieu-dit Le Déjai pose aussi problème. Même si la LGV se trouve enterrée d'une dizaine de mètres, il n'en demeure pas moins que les premières maisons non expropriées se trouvent à 40 mètres du bord de l'ouvrage. De plus, des habitants ont ouvert un gîte, et l'arrivée de la LGV va inexorablement diminuer le nombre de clients. A ce titre, le maire de Peyrilhac, le conseil municipal de Peyrilhac, notre association, les habitants de la commune ont demandé la mise en place d'une tranchée couverte. Cet ouvrage a un triple avantage, le premier, d'atténuer fortement les bruits des passages de TGV, le second, de masquer cet ouvrage et enfin le dernier, d'offrir une zone où pourrait être réalisée un parc ou tout autre chose valorisant cet endroit.

Réponse de RFF : *RFF n'a pas prévu un tel ouvrage point.* Pas moyen de discuter, la même phrase à chaque fois.

16 - RFF a-t-il prévu des mesures compensatoires pour les propriétaires du gîte ?

17 - Nous demandons au président de la commission d'enquête d'étudier avec la plus grande bienveillance notre requête, qui à nos yeux est légitime pour préserver ce hameau.

En PK 95, au niveau du Picou, 2 étangs de rétention seront réalisés. Ils nous semblent sous-dimensionnés par rapport aux précipitations que nous avons eu ces derniers temps. Le remplissage s'opérerait très rapidement et les conséquences seraient alors dramatiques.

18 - RFF prévoit-il de revoir sa copie et d'augmenter le volume de ces réserves d'eau? 19- En cas d'accident lié à de fortes précipitations, qui est responsable?

Toujours en PK 95, à l'Est de la ligne, disparition d'un affluent du ruisseau de la Châtaigneraie.

20 - La loi sur l'eau n'oblige-t-elle pas le maître d'ouvrage à rétablir tous les cours d'eau ?

L'excédent des terres utilisées pour créer cette ligne devra être entreposé sur des parcelles pour la plus grande partie, agricoles. A ce jour, l'état exact des lieux de stockage des terres excédentaires n'est pas connu.

21 - Nous demandons à RFF de diffuser ces informations qui devraient être connues à ce stage du projet.

22 - Quelles seront concrètement les mesures compensatoires prévues par RFF à l'égard des propriétaires lésés.

Un bon nombre de foyers vont être expropriés de leur maison (9 sur la commune). La réglementation prévoit qu'avec les indemnités perçues pour la perte du bien, le vendeur ou l'exproprié doit pouvoir avec ces émoluments se reloger dans les mêmes conditions. La RT 2012 (réglementation thermique 2012) est entrée en vigueur depuis le 1er janvier 2013. Cette réglementation concerne l'achat de logement neuf ou la demande de travaux d'une maison ancienne. Cette RT 2012 a pour conséquence d'augmenter de 20% le coût des projets à surface égale par rapport aux réglementations antérieures.

23 - RFF a-t-il prévu de réajuster les indemnités par rapport à cette nouvelle réglementation ?

Dans le cas où la DUP est prononcée et que la réalisation du projet n'interviendra qu'à l'horizon 2030- 2050. Les propriétaires auront l'impossibilité de réaliser des travaux d'aménagement sur leur maison durant toutes ces années. Toute modification intervenant après la DUP est considérée comme non prise en compte lors de l'estimation des biens.

Dans ces conditions :

24 - RFF peut-il anticiper l'achat des biens pour les familles qui le désirent ?

25 - Cette période de gel, de 17 à 37 ans n'est-elle pas exagérée, et cette directive selon laquelle aucune transformation ne sera prise en compte passée la DUP sera-t-elle valable dans un tel cas?

Les agriculteurs sont fortement touchés par ce projet. La déviation de certains axes comme par exemple l'axe Chauvour-Boissournet va occasionner pour les agriculteurs ayant des parcelles de l'autre côté de la voie, un détour considérable pour se rendre d'un point A à un point B qu'ils faisaient auparavant de manière directe. Ces déviations vont engendrer un surcoût sur les exploitations dont certaines sont déjà fragiles.

26 - De quelle manière RFF compte-t-il compenser ce manque à gagner ?

Une famille du Déjà a été contrainte de déménager pour cause de mutation. Elle a été obligée de vendre à perte leur bien, car touchée par le projet LGV LP, il ne pouvait pas en être autrement. Ces personnes ont écrit au conseil général, régional, RFF, pour connaître de quelle manière ils pourraient obtenir des mesures compensatoires. Personne n'a donné de réponse suivie d'effet à ce propos.

27 - Peut-on envisager, même si la DUP n'est pas déclarée que cette famille soit dédommée?

Base de maintenance secondaire. Lors de la dernière réunion de concertation, RFF nous a indiqué qu'il y aurait une base de maintenance sur le terrain situé à côté de la gare de Peyrilhac. A ce jour, le propriétaire du terrain prévu n'a pas été informé officiellement par RFF.

28 - De quelle manière cette personne (et ce n'est pas la seule dans cette situation) peut-elle se défendre, demander des compensations, s'exprimer tout simplement sur le projet ?

#### Conclusion :

La cours des comptes indique dans son rapport 2013 :

Par ailleurs, l'absence de hiérarchisation des projets a conduit la Cour, dans une communication de 2011 sur l'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement, à recommander de procéder à des arbitrages tenant compte de la situation des finances publiques. Elle s'est plus particulièrement interrogée sur l'ampleur des créations, envisagées dans le schéma national des infrastructures de transport, de nouvelles lignes ferroviaires à grandes vitesse qui ne sont pas budgétairement soutenables et dont ni la rentabilité financière ni la rentabilité socio-économique, ni l'intérêt environnemental ne sont établis. Elle a rappelé qu'il était nécessaire d'accorder la priorité à la modernisation et à l'entretien du réseau ferroviaire existant.

Le rapport Mobilité 21, confirmé par le gouvernement en date du 9 juillet, reporte le projet LGV LP dans la tranche 2030-2050.

Nous sommes tout à fait d'accord avec ce rapport, le projet de LGV Limoges-Poitiers n'est pas budgétisé à ce jour, son taux de rentabilité financière pourrait se faire au delà de 50 ans, sa rentabilité socio-économique n'existe pas, sauf à supprimer les trains de l'axe POLT. Les dégâts environnementaux sont considérables et l'intérêt environnemental n'est pas établi.

Nous sommes opposés à la LGV Limoges-Poitiers et nous nous positionnons pour la modernisation de la ligne POLT. Contre un train qui reliera Limoges à Poitiers, nous préférons un train qui desservira l'ensemble de la région Limousin. Au lieu d'un train pour quelques-uns, nous soutenons un train pour tous.

#### Association Renaissance du Vieux Limoges

Observation du président de l'association n° 7 sur le registre 1 de Limoges

Aménagement absolument indispensable qui entrainera sûrement des découvertes archéologiques. Des fouilles et sondages sont indispensables sur toute la ligne.

#### Les Amis de la Terre

Observations de Mme Martine LAPLANTE, présidente des Amis de la terre France et Limousin, n° 2 sur le registre n° 2 de la préfecture de Limoges.

Arguments développés :

Légalité de l'enquête ?

6 ans après le débat public – Sur information partielle de RFF – Carte réponse prépayées de soutien aux habitants de métropole – articles presse locale – objectivité des collectivités territoriales – 8 pages de promotions dans le Populaire.

Intérêt écologique

Citation du 1<sup>er</sup> ministre : préserver les terres agricoles et les territoires ruraux – Avis de l’Ae pour manque d’information – atteinte à la biodiversité et à la continuité écologique

Intérêt économique : situation de déficit budgétaire chronique et cout exorbitant pour un gain de temps – aucun élément prouvant le développement économique – rentabilité évaluée à 3 ou 4% impliquant une baisse de fréquentation du POLT – pas de fret – cout financier actualisé dépassant les prévisions.

Aménagement du territoire

Situation queue de ligne impliquant un risque de fuite de l’activité au bénéfice de Poitiers – impacts sociaux non négligeables – augmentation du prix du billet – création d’emploi non démontrée – impact direct sur les populations qui sont sur la ligne.

Avantages POLLT :

Le capitole mettait 2 h 30 et testé à 2 h 20 – cout rénovation POLLT estimée à 500 millions – ligne fret existante – meilleure desserte de la Creuse et de la Corrèze mais aussi du Lot et de la Vienne – pas ou peu d’impacts environnementaux.

Ces arguments sont corroborés par : le SNIT – Rapport Mobilité 21 – Rapport Bianco – l’avis de CESE sur le SNIT – l’avis du CESE portant sur les transports dans le cadre de la transition énergétique – les déclarations du 1<sup>er</sup> ministre du 9 juillet 2013.

### **11.8 - Inquiétudes et questions relatives à la phase travaux**

- Beaucoup de personnes, habitants dans les environnements immédiats de la bande des 500 mètres, s’inquiètent des conséquences des travaux sur leur vie quotidienne. Les questions évoquées sont répertoriées ci-dessous :
- Risques et dégâts pouvant être occasionnés par les tirs de mines, y aura-t-il des expertises préalables ?
- Les itinéraires de passage des camions et engins de chantiers ne sont pas définis. Quand le seront-ils ?
- Ou les matériaux nécessaires seront-ils prélevés ? Y aura-t-il création de carrières ?
- Comment les riverains seront-ils protégés des émissions de poussières et des bruits inérents à ce type de chantier ?
- Comment les habitants des villages ou maisons, isolés par le chantier pourront accéder aux commerces de leur commune et inversement comment les commerçants itinérants, les médecins, infirmières et services de secours en général pourront-ils les atteindre ?

### **11.9- Observations du public recueillies dans les registres d’enquête publique et les courriers reçus**

#### **Observations relatives à l’environnement**

1. 1200 ha de terres agricoles et forestières détruites plus autant improductives en raison des travaux d’approche.
2. Massifs forestiers éclatés avec destruction de la faune et de la flore, dommages et perturbations irréversibles de la faune et de la flore, saccage qui conduira à transformer les forêts en désert, forêts systématiquement traversées, que deviendra le cheminement des animaux.

3. Impact important sur le réseau des petits cours d'eau en Limousin et des zones de drainage en terres humides pouvant provoquer des risques d'inondations et de pollution, dommages et perturbation irréversibles sur le régime des crues des cours d'eaux, l'alimentation des sources et des captages, zones humides dévastées.
4. Pourquoi la crue centenaire d'Iteuil n'a pas été prise en compte ?
5. Le bilan carbone ne respecte pas l'objectif du Grenelle.
6. Combien de temps pour remplacer à l'identique les arbres abattus ?
7. Tous les puits ont-ils été recensés, quid de la qualité et de la quantité après la réalisation de la LGV.
8. L'apport de désherbants puissants pour l'entretien des voies ne nuira-t-il pas aux nappes phréatiques et cours d'eau déjà si fragiles ?
9. Des espèces rares qui n'ont pas été étudiées sont signalées :
  - l'Ortolan et la crevette d'eau douce dans le Clain au niveau d'Iteuil.
  - couples de buse variable, busard cendré et Saint Martin dans le secteur de la Cope.
  - Les reptiles.
  - L'œdicnème criard
  - L'écureuil roux
10. Comment seront traitées les eaux usées du chantier ?
11. L'étude d'impact est-elle terminée pour les riverains tout comme pour les milieux naturels ?
12. Les tempêtes ou les étés secs ont-ils été pris en compte ?
13. Les aspects acoustiques, électromagnétiques, vibrations et pollution sont traités séparément alors que les effets se cumulent dans la réalité.
14. Est-il vrai que des arbres en limite d'emprise de la SEA ont été abattus alors qu'ils ne devaient pas l'être ?
15. Existe-t-il des moyens concrets pour maintenir en l'état les flux hydrauliques naturels dans le cadre de la réalisation de la LGV ?

### **Observations relatives à l'économie et au financement du projet**

1. Gouffre financier, projet ruineux, les collectivités refusent de payer, inutile et dispendieux, la rentabilité ne sera jamais atteinte.
2. Quels sont les financeurs exacts du projet sachant que la région Poitou-Charentes, les départements de la Vienne, de la Creuse et de l'Indre refusent de financer et que la Corrèze surendettée ne participera pas. Par ailleurs, de nombreuses collectivités locales ont émis un avis défavorable, en particulier en Vienne et en Creuse.
3. A partir de quel moment peut-on parler d'un projet acceptable dans une comparaison entre les coûts et les avantages temps ?
4. Le coût est sous-estimé par comparaison de la LGV SEA.
5. Pas de potentiel de voyageurs, abaissement de l'occupation de la ligne POLLT de 11 à 4 voyages pour prendre le potentiel de cette ligne et comptabiliser la différence sur le LGV.
6. Quelques minutes à gagner ne justifient pas l'utilisation de nos impôts, allongement du tracé de 25 km qui ne permet de gagner que 10 mn par rapport au TER.
7. Aménager à moindre frais la ligne existante.
8. Seuil de rentabilité que de 23%, qui finance le reste.
9. Gaspillage d'argent public pour une étude qui ne sert à rien, quel en est le montant.
10. Les agriculteurs n'auront jamais l'utilité de la LGV mais utilité du TER.
11. Un haut fonctionnaire a invité le comité des financeurs à renoncer à la plupart des trains grandes lignes sur l'axe POLT dans le seul but de rentabiliser la LGV.
12. Quelles conséquences sur l'aéroport de Limoges qui perd déjà de l'activité.
13. Le plan de financement est absent du projet, est-ce compatible et légal avec une enquête DUP ?

14. Dans un contexte de privatisation futur du rail, peut-on craindre qu'un jour des LGV ne soient laissées à l'abandon pour non rentabilité financière ?
15. Pour quelles raisons, le transport par ferroutage n'est-il pas considéré dans le projet ?

### **Observations relatives à la ligne POLT et TER**

1. Que restera-t-il des liaisons POLT et TER après la mise en service de la LGV ?
2. La rénovation des lignes POLT et TER sera-t-elle toujours à l'ordre du jour après la mise en service de la LGV ?
3. Le TER s'arrête partout ce qui n'est pas le cas du TGV.
4. Quels seront les tarifs pratiqués sur la LGV par rapport à la ligne POLT et TER ?
5. A quand l'électrification de la ligne TER entre Limoges et Poitiers ?
6. La ligne TGV est plus longue que la ligne POLT, donc il y aura un gaspillage énergétique.
7. Comparaison a été faite avec la ligne LE BLANC – ST-SAVIOL qui a été supprimée, il en sera de même pour la ligne TER Limoges - Poitiers.

### **Observations relatives la dévalorisation des biens**

- 1 Les maisons et des terrains situés dans le périmètre sont dévalorisés, que sera-t-il proposé pour pallier cela ?
- 2 Quelles sont les règles pour être considéré impacté par le projet.
- 3 Certaines personnes avaient des projets de développement ou de vente qui ont dû être mis en sommeil, quel est le dédommagement prévu ?
- 4 Sur quelle base, les dédommagements aux propriétaires sont-ils chiffrés (habitation, foncier, bois et forêts, exploitations agricoles ...) ?
- 5 Est-il exact, que, à 20 km d'une ville de la taille de Poitiers avec une desserte TGV, les prix de l'immobilier montent ?
- 6 Une desserte TGV est-elle un gage de dynamisme économique ? Est-ce vrai pour les zones uniquement traversées par ces infrastructures ?

### **Observations relatives de la vie sociale**

- 1 Blocage des PLU pendant toute la procédure.
- 2 Tous les projets sociaux à l'arrêt (écoles, constructions, commerces).
- 3 Equilibre économique de plus de 100 exploitations agricoles compromis.
- 4 Bouleversement de la voirie communale, qui financera le rétablissement des chemins de randonnée.
- 5 Danger pour la cohésion des communes et le bien-être de ses habitants.
- 6 Incertitude sur le nombre d'habitations et de terrains réellement pris pour les expropriations.
- 7 Quelles aides financières seront apportées aux communes pour réparer les dégâts ou qui financera les dégâts occasionnés par la réalisation du projet.
- 8 Le préjudice moral du projet est-il pris en compte ?
- 9 De quelle manière RFF compte-t-il indemniser les personnes impactées par les disparitions de leurs itinéraires habituels et les pertes de temps engendrées ?
- 10 Pendant la phase de travaux, les accès sont-ils garantis pour exploiter les terres ? quelles propositions seront faites en cas de perturbation des semis et des récoltes ?

### **Observations relatives de la RN 147**

1. Le chantier attendu c'est celui de la RN 147.
2. Existe-t-il aujourd'hui un tracé définitif de la RN 147 jumelé avec la LGV ?
3. Dans le cadre d'un jumelage de la RN 147 et de la LGV, faudra-t-il refaire les études RN147 et LGV ?
4. Quel est le degré de relation entre les intervenants du projet de mise à 2x2 voies de la RN 147 et RFF en Vienne et en Haute-Vienne pour coordonner les deux projets ?
5. Quelle sera la largeur des deux infrastructures aux endroits de jumelage (emprise totale) ?
6. Dans les secteurs où les deux infra seront jumelées, La mise en place de dispositifs antibruit par RFF ne risque-telle pas d'amplifier les bruits de la RN 147

### **Observations relatives à la santé**

1. Pouvez-vous assurer que la réalisation du projet (manipulation et transport de milliers de m<sup>3</sup>) ne causera aucun problème de santé à long, moyen et court termes sur les populations humaines et animales (en cause le Radon et sa propagation au travers des roches fracturées par les tirs de mines).
2. Certaines personnes sont devenues dépressives ou le deviendront en raison du projet et surtout de sa proximité avec leur habitation, à quelles indemnités peuvent-elles prétendre ?

### **Observations relatives à la légalité et à la poursuite de l'enquête**

1. Irrégularité de l'arrêté préfectoral de mise en enquête pris le 30 avril 2013 alors que, selon article L121-12 de Code de l'environnement, cette enquête aurait dû commencer avant le 30 janvier 2012 (5 ans après CR CNDP).
2. La neutralité du préfet coordonnateur est mise en cause à la suite de la déclaration dans la presse : projet irréversible.
3. Commission mobilité 21 et lancement de l'enquête publique : Le public n'a pas compris l'intérêt, l'objectivité, la nécessité et la précipitation de faire une enquête publique avant les résultats de la commission, de même que la déclaration du 1<sup>er</sup> ministre le 9 juillet 2013 qui enterre le projet et donne la priorité à la rénovation des lignes existantes.
4. La neutralité du garant de la concertation, qui a participé dans une vidéo du 14 mai 2009 à des propagandes en faveur de la LGV, est mise en cause.
5. La légalité des démarches entreprises par la ville de Limoges et la CCI pour inciter les administrés, les entreprises et les élus à se manifester en faveur de la LGV est contestée.

### **Observations relatives au foncier**

1. Quels sont les aménagements fonciers prévus ?
2. Pertes de surfaces car la réserve foncière est insuffisante (210 ha pour un besoin de 1800).
3. Si le projet reçoit un avis favorable, il aura pour conséquence de geler le foncier pendant de longues années (blocage des opérations immobilières et propriétaires pénalisés). Quelles seront les indemnités ?

### **Observations pour des motifs divers**

1. Tout irait mieux si on arrêtait de faire et défaire ce qui a été acté.

- 2 Aucun avantage sans desserte locale mais beaucoup de nuisances.
- 3 La ligne nouvelle aux 2/3 en voie unique ne sera pas à grande vitesse.
- 4 L'agence environnementale a fortement souligné l'absence dans le dossier d'une étude approfondie sur le plan socio-économique et demande un travail complémentaire sur l'environnement (toutes choses qui devraient être présentes avant l'ouverture de l'enquête publique).
- 5 Sur quels critères les membres de la commission sont-ils désignés, comment sont-ils rémunérés ?
- 6 Chaque intervenant dans l'étude du dossier a-t-il signé un document d'absence de conflit d'intérêt (bureau d'étude, professionnels des liquidations judiciaires, élu local propriétaire, commissaire-enquêteur...) ?
- 7 Demande de rendre public les contrats entre RFF et les concessionnaires, notamment celui de la SEA en cours de construction.
- 8 Dans quelles mesures les avis des populations concernées vont-ils peser lors de la prise de décision de la DUP ?
- 9 44 jours d'enquête est-ce suffisant pour recueillir toutes les observations ?
- 10 Les mairies ont-elles reçu des consignes pour envoyer les dépôts de « feuilles volantes » directement à M. le président de la commission d'enquête ?
- 11 Qu'est-ce qui garantit que tous les documents sont reçus, lus, pris en considération ?
- 12 J'ai été indigné de recevoir de la commission d'enquête une lettre type favorable à la LGV. Ce n'est pas une enquête puisque qu'aucun argument contradictoire n'est admis dans la réponse.
- 13 La gare Montparnasse est saturée, il n'est pas pertinent de rajouter des voyageurs qui vont provoquer un engorgement supplémentaire.
- 14 Quelle est la responsabilité de RFF vis-à-vis des sous-traitants ?
- 15 Jusqu'à quelle vitesse RFF compte-t-il faire rouler des trains sur des rails avec des caténaires ?
- 16 N'y a-t-il pas favoritisme comme pour le tribunal de Tulle ?

## **12 - Observations spécifiques par secteur**

### **121 Observations préfecture Poitiers et sous-préfecture Montmorillon**

#### **Poitiers** (préfecture)

##### ***Origine de l'observation***

Mme Marie-Paule DUPUY Marie-Paule 5, rue Mgr Augouard à Poitiers (n° 1)

##### ***Résumé succinct de l'observation***

Les photographies du dossier minimisent la transformation des sites (ex : rebord du plateau des Teilles et panorama occulté à partir d'Iteuil et d'Aslonnes pour un cliché près de Vaintray qui ne reflète pas la réalité).

La transformation radicale du territoire qui aura lieu est occultée.

Le dossier n'aborde pas l'emploi, les salaires et la répartition financière.

RFF, pour la construction des ponts, doit donner aux architectes des objectifs de plus grande ambition que ces masses de béton pour des ouvrages d'art plus esthétiques.

##### ***Origine de l'observation***

M. Sylvain DUPUY (n° 4).

##### ***Résumé succinct de l'observation***

Le dossier qui sert de support à l'enquête publique pour la détermination de DUP est précis et complet. Il reste cependant compliqué et manque de clarté pour le plus grand nombre de consultants et ne correspond pas à un document d'aide à la décision. Le problème environnemental n'est pas d'utilité publique, il est factuel et incontournable.

***Origine de l'observation***

M. Jean-Luc HERPIN Président de l'Association de défense du patrimoine 1662, route de la Vallée des Touches 86550 Mignaloux-Beauvoir (n° 8).

***Résumé succinct de l'observation***

Je suis étonné que ne figure pas sur les documents du dossier la déviation de FLEURE. Comment se fera le passage aux Brousses ?

***Origine de l'observation***

M. RENAUD Maurice 5, Chemin de la Guillauderie 86240 Iteuil (n° 11 préfecture Poitiers).

***Résumé succinct de l'observation***

Un tracé à 12 Km au Sud de POITIERS et 8 Km au Nord de LIMOGES peut-il faire un gain de temps pour aller sur PARIS ?

***Origine de l'observation***

M. GRASSET Thierry (n° 18).

***Résumé succinct de l'observation***

35 remarques sont listées dans un document annexé. Le dossier RFF est incomplet pour apprécier les enjeux environnementaux, écologiques, hydrauliques et financiers. La préconisation concerne des compléments, des rappels, des étendues et globalement des précisions sur les grands chapitres du dossier.

***Origine de l'observation***

M. Alexandre BELKADI à Montmorillon (N° 19).

***Résumé succinct de l'observation***

Avis très favorable au projet de ligne LGV POITIERS –LIMOGES. Il faut rapprocher les bassins de population, créer de l'emploi, aider les entreprises et dynamiser le territoire. Les opposants sont minoritaires et mobilisés.

***Origine de l'observation***

M. CLAIRANT Arnaud, 75, chemin de la grotte à Calvin 86000 Poitiers

M. CLAIRANT et Mme THIBAUT 189, rue du Haut des Sables 86000 POITIERS

EELV, groupe de Poitiers Sud Vienne, 44 place Charles VII 86000 POITIERS

M. COUPEAU Didier, Secrétaire Régional d'EELV Poitou-Charentes, 83, rue de la gare 79000 NIORT ont signé quatre courriers au contenu identique annexés au registre d'enquête publique (n° 20)

***Résumé succinct de l'observation***

Le dossier RFF n'aborde pas l'impact réel des opérations de fouilles archéologiques sur la commune de LUSSAC-LES-CHATEAUX avec un coût élevé (plusieurs centaines de millions d'euros). S'agissant d'une occupation préhistorique de plus de 200.000 ans, de nombreux sites se sont succédés. Il est donc nécessaire d'abandonner ce projet de LGV ou de modifier le tracé tel que présenté à l'enquête publique.

**Montmorillon** (sous-préfecture)

***Origine de l'observation***

Mme Amélie PRIAC, Les Renauderies 86310 Béthines (n° 2)

***Résumé succinct de l'observation***

Pose les questions suivantes :

Quel serait le montant global des travaux de la LGV-PL dans le cas de la création d'une double voie sur l'ensemble du trajet ?

Quel serait le prix pour l'utilisateur d'un trajet Limoges-Poitiers et Limoges –Paris via Poitiers avec cette nouvelle ligne LGV ?

## **122 - Secteur 1 entre Iteuil et Dienné**

### **Iteuil**

#### ***Origine de l'observation***

M. Jean-Marie LACOMBE habitant 68 rue du Château d'Eau à Iteuil (n° 1)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Demande la réalisation par RFF d'une voie permettant de rejoindre à partir de « Le Port » la route d'Iteuil en voiture.

#### ***Origine de l'observation***

M. Jean-Claude AUBIN et Mme Christine LECLUSE 3 rue des Lacas à Iteuil (n° 5)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Demandent un viaduc à la place du remblai prévu car ce serait plus esthétique et moins perturbant pour l'écosystème.

#### ***Origine de l'observation***

M. Pascal MILON 9 route de Vivonne (n° 9).

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Les types d'infrastructure et leurs mises en œuvre par RFF s'appuyant sur des études souvent partiales ou tronquées (voire absentes) ont beaucoup trop d'impacts négatifs sur l'environnement physique, naturel et humain, notamment dans ce qu'il appelle « La cuvette de Mougou ». Dans un rapport étayé de cartes, d'observations personnelles, de références d'ouvrages, M.MILON affirme que même si RFF reconnaît que ce site comporte une certaine « sensibilité », l'importance du remblai et celle du déblai sur un tel site, transforme dans son intégralité tout l'équilibre naturel et particulièrement sa dynamique hydrologique et hydraulique et sans doute sa dynamique biologique. Les habitants du Port pourront être soumis, dans certains cas, à des niveaux sonores élevés.

Qu'en est-il ?

#### ***Origine de l'observation***

Mme Fabienne MAGNY Le Port à Iteuil (n° 10).

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Elle concerne les voies d'accès pendant le chantier : Quelle emprise ? Quel positionnement cadastral ? Quel dédommagement prévu pour les habitants du Port ? Quelles nuisances et quelles conséquences pour les riverains de la RD 95 et la RD 88 ?

#### ***Origine de l'observation***

M. Pierre BOURLIAUD 2 route de La Gruzalière à Iteuil (n° 12).

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Quand il y a un orage l'eau traverse le lieu-dit et descend à travers champs vers Le Clain. Si la ligne est sur un talus, où va aller cette eau ? Même observation pour les maisons du Port.

#### ***Origine de l'observation***

M. Jean-Jacques CHAIGNE à Iteuil (n° 15).

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Je m'interroge sur le tracé qui traverse des zones inondables (Le Port) et qui est susceptible de « favoriser » d'autres zones inondables et de couper des exploitations en deux. Les riverains vont être gênés par le bruit et d'autres nuisances.

***Origine de l'observation***

Conseil municipal de la commune d'Iteuil (n° 16).

***Résumé succinct de l'observation***

Séance du 23 novembre 2009 : constate

Les nuisances sonores et paysagères apportées aux hameaux du Port et de Mougon.

Un raccordement dans un secteur inondable qui ne peut plus supporter de mouvement de terrain et d'imperméabilisations de surfaces sans conséquences fâcheuses sur les riverains.

La menace d'une action en déblai sur un site archéologique.

***Origine de l'observation***

Mme Véronique BAUTISTA 10, route de Port Laverré à Vaintray à Aslonnes (n° 23).

***Résumé succinct de l'observation***

Que deviennent les routes pendant le chantier ? Quel est l'itinéraire de délestage prévu ?

Prévisions de RFF pour les préjudices en temps et financiers pendant les travaux ?

Certains biens sont inondables, qui supportera l'indemnisation de ces préjudices ?

Pourquoi l'état initial des sections de raccords à ITEUIL et au Palais n'a pas été traité par RFF ?

Aucune information ne figure au dossier concernant la base du Palais : où seront précisément localisées les bases de travaux tant en superficie qu'en durée dans le temps et quelle sera l'indemnisation des personnes impactées et privées de leur biens ?

***Origine de l'observation***

M. Jean-Michel CAILLE « Les Bachées » à Vivonne (n° 25).

***Résumé succinct de l'observation***

Exploitation dont le siège social est à Vivonne, 90 ha sur la commune d'Iteuil.

Demande une clarification concernant la réalisation ou non du projet et si réalisation, connaître le calendrier.

***Origine de l'observation***

Mme MICAULT Maire de la commune 51, rue d'Aigue à ITEUIL en son nom personnel (n° 27).

***Résumé succinct de l'observation***

Exprime des doutes :

Sur la sincérité de la DUP : elle masque un projet dévastateur pour la commune.

Sur la sincérité des coûts : la jonction sur Le Clain qui, au départ, en viaduc, passe en remblai sans vérifier sa compatibilité avec le milieu. Rien n'est étudié concernant les mesures d'évacuation des usagers du Port.

Sur la sincérité des études hydrauliques : la modélisation du lit du Clain a été la seule norme retenue par RFF mais sans prise en compte de la crue de 1982 et celle de 1961 qui a écroulé le pont sur le Clain.

Le Clain n'inonde que bien après tous les phénomènes de débordements diffus des résurgences de sources et dont RFF n'a pas tenu compte.

Rien n'a été étudié sur les nappes et le milieu hydromorphe seulement sur le Clain.

Le Paris Bordeaux voit sa voie descendante abaissée pour l'intégration Poitiers Limoges en zone inondable.

Si la DUP s'exprimait favorablement c'est une hypothèque intolérable et sans limitation de durée qui grèverait les territoires périurbains sans aucune légitimité.

***Origine de l'observation***

Mme Josette VIGEANT 80, route de La Gare à ITEUIL (n° 28).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Les TER empruntant la ligne actuelle Bordeaux Poitiers conserveront-ils leur fréquence ?

### ***Origine de l'observation***

Mme Fabienne MAGNY Le Port à Iteuil (n° 32).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Concernant la perte de valeur immobilière des maisons au Port : elles vont subir des nuisances. Nous souhaitons une évaluation de la valeur de nos habitations en l'état à ce jour, puis la même expertise renouvelée durant les travaux puis à posteriori.

Concernant le remblai : un remblai imperméabilisant d'une telle ampleur peut encore augmenter le risque d'inondations. En cas de crue il y aura atteinte à la sécurité des biens et des personnes.

Concernant les nuisances sonores : comment envisagez-vous les prises de mesures ? Quelle méthodologie a été utilisée pour l'enquête ? Quels recours aurons-nous si nous nous rendons compte que vos chiffres sont erronés et largement sous-estimés ?

### ***Origine de l'observation***

Mme Christine DARDILLAC La ferme du Port lieu-dit « Le Port » Iteuil (n° 35).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Qui va combler la vue du remblai par des arbres, et qui va financer ?

Qui prendra en charge les frais vétérinaires du stress des animaux pendant la phase travaux ?

Quelles sécurités seront mises en place pendant et après les travaux autour des voies pour les enfants et les animaux ?

Que comptez-vous faire pour pallier et nous dédommager en cas d'inondations ?

Est-ce que nous serons dédommagés de la perte de valeur de notre maison ? (de 20 à 30%).

### ***Origine de l'observation***

M. Frédéric THEBAULT Frédéric 13, route de la Gare à Iteuil (n° 36).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Je suis en possession d'une exploitation au lieu-dit «La Clielle » sur les communes d'Aslonnes et Les Roches-Prémarie irriguée en totalité. Si mon alimentation en eau s'en trouve perturbée, la solvabilité de mon exploitation est en jeu et je suis condamné à l'arrêt.

## **Vivonne**

### ***Origine de l'observation***

M. BEC à Vivonne (n° 1).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Les retenues sur Le Clain seraient-elles supprimées ?

### ***Origine de l'observation***

M. et Mme André CAILLE André 23, route de Marçay à Vivonne (n° 2).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Nous demandons un passage dans le chemin existant plutôt que le long de la rivière, ce qui pourrait inonder jusqu'à la commune de Vivonne.

### ***Origine de l'observation***

M. Dominique SARDET 5, rue du Puits Vivonne (n° 3).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Nous demandons que les passages sous la voie (boviduc) permettent le passage des cavaliers (hauteur minimum 2,50 m).

### ***Origine de l'observation***

M. et Mme CAILLE Michel et Christine, Les Bachées à Vivonne, exploitants agricoles (n° 5).

***Résumé succinct de l'observation***

Demandent la relocalisation de l'exploitation (parcellaire groupé, pâturages accessibles sans passer par les routes), bâtiments d'élevage intégrés au parcellaire et une maison d'habitation, le tout permettant de dégager la même marge nette pour être transmissible à leur fils.

En cas d'expropriation l'épouse, conductrice de car scolaire (Vivonne-Poitiers), doit résider à moins de 10 km de son poste (risque de perte d'emploi).

***Origine de l'observation***

Conseil municipal de la commune de VIVONNE (n° 7).

***Résumé succinct de l'observation***

Nous demandons qu'une attention particulière soit portée à l'écoulement des eaux du Clain en aval de la commune. Les différents ouvrages devront permettre l'écoulement des eaux du Clain sans qu'il y ait d'effet aggravant des phénomènes de crues en amont.

En ce qui concerne la situation de M. CAILLE, exploitant agricole, le tracé affecte fortement son exploitation et l'organisation de son activité. L'impact pendant le chantier est très important. La pérennité de son activité semble en jeu.

Si les travaux ne se réalisent pas rapidement M. CAILLE serait dans l'impossibilité de transmettre ou de vendre son exploitation.

Nous sommes donc attachés à ce qu'une réponse rapide soit faite sur la faisabilité ou non des travaux.

**Roches-Prémaries-Andillé**

***Origine de l'observation***

Marie Laure et Didier CHIRON habitant Le petit Bord aux Roches-Prémaries (n° 24).

***Résumé succinct de l'observation***

Propriétaires d'une ancienne ferme située à 350 m de la LGV, ils demandent :

- Pourquoi un merlon antibruit n'est pas prévu au niveau de leur habitation ?
- Quelles vibrations pour leur habitation lors du passage des TGV ?
- Quel impact sur la route américaine et sur le devenir des chemins du voisinage ?
- Quel est le devenir du bois des Brûlis ?

Pour la phase travaux, ils posent également des questions :

- Combien de camions sont prévus et sur quels itinéraires et quel est le bruit au passage de ces camions ?
- Qui entretiendra les voies dégradées par les camions ?
- Quel sera le bruit occasionné par le chantier, notamment par les tirs de mines.

***Origine de l'observation***

M. Jacques GUILLÉ demeurant la Clielle aux Roches-Prémaries-Andillé (n° 29)

***Résumé succinct de l'observation***

Il s'oppose au projet et demande une réponse individuelle aux 16 questions suivantes :

- 1- Quel avenir pour la ZNIEFF située sur la commune d'Aslonnes ?
- 2- Existe-t-il un exemple d'enquête d'utilité publique sur un transport ferroviaire qui ait donné un avis défavorable ?
- 3- Quelles procédures doivent engager les habitants à proximité du projet pour faire valoir leur droit à indemnisation pour le préjudice subi dans l'hypothèse où le projet ne verrait pas le jour ?
- 4- La loi autorise-t-elle à porter à l'enquête publique des éléments capitaux qui n'ont pas figuré au débat public ?
- 5- Les études économiques, le seuil de rentabilité du projet sont-ils des éléments essentiels que chaque citoyen a le droit et le devoir de discuter ?
- 6- Ya-t-il obligation de mentionner dans l'étude des solutions alternatives ?

- 7- Si oui, pourrait-on en avoir communication ?
- 8- Qui détermine le cahier des charges du projet ?
- 9- L'étude a-t-elle l'obligation de tenir compte des recommandations de l'Europe visant à réduire la vitesse des TGV ?
- 10- Quelle procédure garantit l'indépendance de l'étude ?
- 11- Comment être sûr de la fiabilité des données économiques alors que, sous la pression économico-politique, on modifie en cours d'étude l'offre de transport ferroviaire de voyageurs entre Paris et Limoges ?
- 12- Quelles raisons ont poussé l'Etat à lancer cette enquête publique alors que tous les rapports à son sujet sont défavorables ?
- 13- RFF a financé un sondage auprès des populations. Pourquoi ce sondage ne figure pas dans le dossier et quel recours a-t-on pour le voir figurer ?
- 14- Quelles garanties pouvez-vous apporter au maintien de l'offre sur le parcours Poitiers - Limoges et Paris-Limoges ?
- 15- Quelles garanties de continuité d'amélioration du service public pour les transports du quotidien ?
- 16 -Si l'enquête publique est défavorable et que le pouvoir politique passe outre, quelles sont les procédures d'appel ?

### ***Origine de l'observation***

M. Pierre COGNIAUX-CAGNON habitant 14, rue des grands champs, à Nouaillé- Maupertuis (n° 31)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Il s'oppose au projet pour les 19 raisons suivantes :

- 1-Le Premier Ministre ayant annoncé le report du projet après 2030, pourquoi poursuivre l'enquête d'utilité publique alors qu'elle sera caduque dans 10 ans ?
- 2- Pourquoi le dossier de RFF ne parle pas des PPRN et des PPRI ?
- 3- Pourquoi RFF ne se sent pas concerné par la dangerosité des inondations du Clain à Iteuil.
- 4- Pourquoi RFF n'a pas tenu compte de la crue centennale qui est la référence en matière de constructibilité ?
- 5- La LGV sera-t-elle obsolète dans 50 ans ?
- 6- Pourquoi le nombre d'habitations sur les zones impactées est-il erroné ?
- 7- Pourquoi le nombre d'habitations dans la zone du Port à Iteuil est-il sous-évalué ?
- 8- Quels sont les limites du nombre d'habitations susceptibles d'être inondées ?
- 9- Pourquoi le RFF n'a pas tenu compte du nombre de voyageurs indiqués par la SNCF, alors que les chiffres de RFF ont été souvent invalidés par des rapports officiels ?
- 10- Quel développement économique serait suscité dans la Vienne, département uniquement traversé et non desservi par la LGV ?
- 11- Comment peut-on décider une déclaration d'utilité publique en l'absence de l'enquête sur l'eau ?
- 12- Où seront stockés les nombreux déblais non utilisables en remblais ?
- 13- Comment RFF peut justifier d'une rentabilité alors que de nombreux rapports lui donnent tort ?
- 14 - RFF a indiqué pendant la concertation que la voie unique pourrait être doublée dans l'avenir. Comment une voie avec une pente de 2 % (train voyageur) pourrait passer à 1 % (impératif pour le fret) ?
- 15 - Le TGV étant essentiellement utilisé par des cadres et dirigeants, comment RFF peut justifier ses chiffres de voyageurs dans ce bassin économique ?
- 16 – Quels sont les pistes envisagées par RFF pour financer ce projet ?
- 17 - Comment RFF justifie la compétitivité économique contre tous les rapports émis ces dernières années ?

18- Comment RFF peut justifier une augmentation des utilisateurs sur la ligne TER Poitiers-Limoges alors que cette ligne devrait absorber plus que le nombre d'habitants de toute la zone de chalandise ? Même question pour la ligne POLT avec une réduction de la circulation de 7 à 4 allers-retours quotidiens ?

19 - Le rapport Duron comme le rapport de l'Autorité Environnementale pointe des erreurs, des inexactitudes et des approximations. Comment justifier une déclaration d'utilité publique avec tous ces feux au rouge ?

## **Aslonnes**

### ***Origine de l'observation***

M. Olivain DORET, de Nouaillé-Maupertuis (n° 2).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Propriétaire d'un terrain de 1 ha en bordure du Clain, il souhaite conserver l'utilisation de son terrain ou être indemnisé.

### ***Origine de l'observation***

M. Gérard BRUNET, 3, rue Sarmendière à Aslonnes (n° 5)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Il demande des précisions sur l'impact de la ligne sur son exploitation et regrette la coupure de certaines parcelles.

### ***Origine de l'observation***

Mme Catherine CARTIER-WILLEMS, 2, route de la Villedieu à Aslonnes (n° 7)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Hostile au projet, elle joint un document montrant l'impact sur les sentiers de randonnée.

### ***Origine de l'observation***

M. Vincent GAZEAU 8, chemin de l'étang Laverré à Aslonnes (n° 8)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Il demande une concertation pour le passage de la LGV à la Croix Blot.

### ***Origine de l'observation***

M. Sylvain CHARGELEGUE, 3, rue des deux communes, Jouarenne, 86370 Château-Larcher (n° 10)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Jeune agriculteur, il souhaite que le projet ne soit pas réalisé pour ne pas en subir les conséquences.

### ***Origine de l'observation***

Mme Sylvie FAUCONNIER, 6, Pigerolles, à Aslonnes (n° 11)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Elle demande que deviendra « La croix Blot » sur laquelle passe la LGV ?

### ***Origine de l'observation***

M. Eric DION 38 route du Prieuré, Laverré, à Aslonnes (n° 13)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Agriculteur, éleveur de porcs, M. Dion est impacté pour plus de 9 ha pour son plan d'épandage, plan d'épandage qui n'a été autorisé qu'avec beaucoup de difficultés notamment à cause de l'opposition d'une association d'opposants aux élevages porcins. Il demande que lui soient attribuées de nouvelles parcelles qui lui permettent d'obtenir l'autorisation d'épandage de lisier nécessaire à la poursuite de son exploitation.

Il propose aussi que plutôt que de créer une zone de dépôt sur ses parcelles, la zone de dépôt soit créée sur des parcelles actuellement incultes de la commune (parcelles AD 104, AC184, AC180, AC79).

***Origine de l'observation***

M. et Mme El ABASS ALI, 24, rue principale, Vaintray, à Aslonnes (n° 18)

***Résumé succinct de l'observation***

Habitant Vaintray près de la ligne, ils demandent :

- Des précisions sur la circulation des camions, l'entretien des voies dégradées et le volume de bruit pendant les travaux.
- Des précisions sur les dépôts de matériaux, les vibrations et les tirs de mines.
- La durée de la coupure de la route du Port à Aigne vers RN 10 et sa remise en place.
- Des précisions sur la perte de valeur immobilière de leur pavillon et le préjudice moral subi alors qu'ils ont choisi ce village pour son calme.
- Des précisions sur les risques d'inondations notamment au village du Port.

***Origine de l'observation***

M. Jacques ARLAUD 1, route américaine à Aslonnes (n° 26)

***Résumé succinct de l'observation***

Il dépose les commentaires ou questions suivantes :

- 1 - Deux nappes sont coupées par le tracé, ce qui risque d'assécher des ruisseaux.
- 2 - Le tracé coupe le périmètre de protection du captage d'eau potable de Fontjoise, ce qui fait courir des risques de pollution.
- 3 - Sur la zone de dépôt de la Croix Blot, les terrains vont perdre leur valeur agricole.
- 4 - La croix Blot, croix offerte par un inspecteur de la société des chemins de fer d'Orléans, ne devrait pas être détruite.
- 5 - La ZNIEFF de Fontmarc comporte un biotope particulier qui ne devrait pas être détruit.
- 6 - Comment rétablir les liaisons nécessaires sur les chemins de randonnée ?
- 7 - Il manque des passages de grande faune dans la zone forestière du petit Bord et du bois des Brousses.
- 8 - Comment remédier à l'impact subi par la ferme de champ l'abbé ?

***Origine de l'observation***

M. Christian PICOSSON habitant Puygrenieux à Aslonnes (n° 33)

***Résumé succinct de l'observation***

Il demande :

- Que va devenir la voie romaine à la croix Blot coupée par la LGV ?
- Habitant à 700 mètre de la ligne, quels sont les risques pour son habitation lors du creusement de la roche avec des explosifs ?
- La route de Port Laverré risque d'être saturée et dégradée.
- Les terrains dans le vallon de la Croix Blot, qui seront surélevés par les dépôts, risquent d'être incultivables.

***Origine de l'observation***

Mme Véronique BAUSTITA 10 route du Port Laverré, Vaintray, à Aslonnes (n° 38)

***Résumé succinct de l'observation***

S'interroge sur :

- Les risques de nuisances et de vibrations lors du creusement avec des explosifs de la falaise des Teilles
- Les coupures de la route de Port Laverré au bourg de Vaintray allant sur Iteuil.

### ***Origine de l'observation***

M. Jacques ARLAUD, 1, route américaine à Aslonnes (n° 41, fin registre 1 et début registre 2)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Il conteste fortement le fait que RFF n'ait pas respecté le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), mentionnant les limites à ne pas dépasser lors d'aménagement des zones entourant le Clain.

Il s'étonne que RFF ne respecte pas des données opposables, ce qui peut le rendre responsable de drames en cas d'inondation.

### ***Origine de l'observation***

M. et Mme Michel RIVIERE 12, route de Port Laverré, à Aslonnes (n° 6)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Habitant depuis 2007 dans le village de Vaintray, ils s'opposent à la ligne TGV pour des raisons générales et pose des questions locales :

- Que va devenir la route V4 pendant les travaux ?
- Quel sera l'impact sur le bâti à proximité des travaux ?
- Quelles seront les nuisances sonores ?
- Combien d'années pour la construction ?

### ***Origine de l'observation***

M. Paul PAILLAT 5 et 7, La Malinerie à Aslonnes (n° 45)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Il conteste les cartes employées dans le dossier d'Aslonnes, page 3/15, qui fait disparaître l'indication topographique de La Malinerie et fait apparaître La Gaudenalière et déplace Port Laverré. Il demande d'utiliser la carte IGN 1727 E du secteur de Laverré.

### ***Origine de l'observation***

Mme Yvette COURADEAU habitant 3, route américaine, à Aslonnes (n° 10)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Mme COURADEAU est opposée pour des raisons générales et pose aussi des questions spécifiques :

- Quelles routes vont être coupées et que prévoyez-vous à l'intersection de la LGV et de la route américaine ?
- Comment fera mon voisin François CROUIGNEAU pour aller d'une partie à l'autre de ses champs coupés en deux ?
- Que vont devenir la voie romaine et la Croix Blot ?
- Y aura-t-il toujours de l'eau dans les forages, notamment la source de Fontjoise ?
- Y aura-t-il toujours de l'eau dans le ruisseau utilisé pour l'évacuation après traitement des eaux usées de la commune dont l'approvisionnement dépend de nappes coupées par le tracé de la LGV ?
- Par où arriveront les matériaux et où seront-ils stockés ?
- Comment seront entretenues les voies dégradées ?
- Restera-t-il des chemins de randonnée et lesquels ?

### ***Origine de l'observation***

M. Jacky DEVERRIERE, habitant 34, Les justices à Aslonnes (n° 47)

### ***Résumé succinct de l'observation***

M. Deverrière s'oppose au projet pour des raisons générales, mais aussi pour des questions spécifiques à la commune :

- L'orthophotoplan est erroné : Port Laverré devrait se situer en bordure du Clain et non à la place du hameau de la Gaudenalière, hameau lui-même anormalement situé à la place du hameau de La Malinerie ; cette erreur de masques l'impact sur le bâti touristique de Port Laverré.

- Il manque le rétablissement du chemin longeant le haut du coteau de Vaintray à la Gaudenalière.
- Il n'est pas fait mention du réseau de fibre optique reliant Paris à Bordeaux qui longe la voie romaine et coupe le tracé prévu au lieu-dit La Croix Blot ; ce réseau doit être maintenu.
- Le traitement des eaux usées de la commune utilise un ruisseau dont l'approvisionnement est issu de nappes souterraines coupées par la LGV et qui risquent d'être asséchées.
- 12 exploitations agricoles sur 21 sont impactées, ce qui risque d'asphyxier l'activité économique principale de la commune.
- Il manque le chiffrage de l'indemnisation de la perte des revenus d'exploitation agricole liée à l'occupation temporaire des terres pendant la phase travaux.
- Quelle l'indemnisation est prévue pour les habitants qui subiront un allongement de leur trajet quotidien pour aller travailler ?

### ***Origine de l'observation***

M. Patrick Laurent, Mme Véronique Archambault et Mlle Manon Laurent habitant Le Petit Bord à Les Roches-Prémarie-Andillé (n° 53)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Habitant à 350 m de la future ligne, ils craignent les nuisances sonores, la poussière, le passage des camions, le minage, l'atteinte au paysage.

Leur fille sera obligée de faire un détour de plusieurs km pour prendre le bus scolaire, la petite route actuelle n'étant plus praticable.

### ***Origine de l'observation***

M. Eric David, exploitant agricole, 10, route américaine à Aslonnes (n° 54)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Son exploitation est impactée pour une cinquantaine d'hectares et il pose des questions :

- Comment sera indemnisée la perte d'exploitation due à la traversée de son exploitation par la ligne ?
- Les terres cultivables retrouveront-elles leur état initial, notamment biologiques ? Le rendement sur des terres déplacées sera-t-il le même ?
- Le rétablissement des chemins sera-t-il adapté au trafic agricole ?
- Pourra-t-on compenser une éventuelle diminution du débit du forage alimenté par la nappe de Château Milan ?
- Pourra-t-on compenser un éventuellement assèchement de la mare du Petit Bord qui n'est pas répertoriée sur les plans ?
- Comment compenser la modification du parcellaire qui va créer des endroits incultivables ?
- Comment reconstituer le réseau d'irrigation en copropriété ?
- Comment compenser le blocage du développement de l'exploitation ?

### ***Origine de l'observation***

M. Dominique CROUIGNEAU, le champ l'abbé à Aslonnes (n° 55)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Habitant à proximité de la ligne, il craint des nuisances de proximité. Il s'oppose à ce que son jardin potager et le bois qui l'alimente en chauffage disparaissent. Il craint également pour l'alimentation du forage qui alimente la maison et le jardin potager.

### ***Origine de l'observation***

M. François CROUIGNEAU, EARL les Pervenches, le champ l'abbé à Aslonnes (n° 57)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Eleveur caprin sur 55 ha, son exploitation est fortement impactée. Il pose donc des questions :

- Comment rétablir la station de pompage et le réseau d'irrigation exploité dans le cadre d'une CUMA ?

- Les terres étant en conversion en agriculture biologique, cet aspect devra être pris en compte dans la compensation.
- Le plan d'épandage des effluents devra être revu.
- Un projet de camping à la ferme était prévu dans le bois maintenant traversée par la LGV ; il faudra donc trouver un autre emplacement adéquat.
- Le modelé de la Croix Blot comble une vallée dans laquelle s'écoulent normalement les eaux de ruissellement provenant du bois des Brûlis et de la Vallée Imbert. Il faudra donc prévoir un passage busé.
- Le chemin communal de Puygrenieux à la Clielle va être partiellement sous l'emprise de la LGV ; il faut le rétablir le long de la LGV pour qu'il puisse continuer à desservir les parcelles agricoles de chaque côté de la ligne.
- Le forage qui alimente l'exploitation et la maison en eau potable aura-t-il encore de l'eau après le creusement de la ligne ?

### ***Origine de l'observation***

Mlle Catherine CROUIGNEAU (n° 60)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Agée de 20 ans, Mlle Crouigneau, vient de terminer ses études et souhaitait reprendre l'exploitation de 55 hectares d'élevage de chèvres de ses parents, créer un camping à la ferme,.... Le passage de la ligne TGV sur l'exploitation compromet son installation et elle s'oppose à ce projet.

## **La Villedieu-du-Clain**

### ***Origine de l'observation***

M. Ferdinand COUDREAU 95 rue nationale à La Villedieu-du-Clain (n° 4 et 12 à Aslonnes, n° 5 La Villedieu-du-Clain et 5 Préfecture Limoges).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Nous demandons que le projet de rétablissement de la RD 741 ne provoque pas l'arrachage de la haie existante de 9 m qui protège la propriété des nuisances sonores.

Nous demandons le retrait de l'emplacement réservé prévu au PLU de La Villedieu-du-Clain puisque le rétablissement de la RD 741 ne touche que la haie de cupressus au Sud-est de la propriété. Cette zone englobe mon habitation et celle située de l'autre côté de la RD 741(cadastrée section AD330). Je considère que l'importance de cette zone réservée est démesurée et illégale au regard du projet d'emprise soumis à l'enquête publique et n'est pas justifiée par le projet.

### ***Origine de l'observation***

M. Jean-Pierre FAUCHEUX Président du club de randonnée Pédestre « Les Sans Pompes » La Villedieu-du-Clain (n°11).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Le tracé de la LGV impacte lourdement les sentiers de randonnée de La Villedieu-du-Clain qui sont balisés par des bénévoles et entretenus par la mairie.

Qui se chargera de refaire les circuits ?

Qui paiera pour refaire les topoguides édités par la commune ?

### ***Origine de l'observation***

M. Guy DE LA MARTINIÈRE Propriétaire habitant 20 rue Béranger 92100 Boulogne-Billancourt.

Mme Constance DE LA MARTINIÈRE Gérante de la SCEA LA MARTINIÈRE à La Villedieu-du-Clain.

Mme Claude DE LA MARTINIÈRE habitant Le Logis La Villedieu-du-Clain.

M. Pierre DE LA MARTINIÈRE.  
(n° 16 et 1379 préfecture Limoges).

**Résumé succinct de l'observation**

Mon estimation de perte de surface est au total de 30 ha soit 23% de la surface totale.  
Pour limiter cette perte je propose qu'au Sud du pont enjambant la LGV, la route suive le chemin rural qui existe jusqu'à rejoindre la route BENEST-GIZAY.

Coupure de l'exploitation : le rétablissement prévu fera environ 6 km ! Cette route est limitée à 5 tonnes. Comment fera l'exploitation à l'avenir pour ses transports lourds ?

Drainage : La plaine des cartes est drainée et le drainage fonctionne parfaitement, il est indispensable et devra être rétabli.

Pour éviter les nuisances je propose une élévation de la voie et la suppression du 2<sup>ème</sup> passage d'eau entre le chemin des cartes et les Bois. Il n'y a jamais eu de trace d'écoulements superficiels au point 0 le plus à l'Est marqué à tort « cours d'eau ».

Nous proposons l'aménagement hydraulique suivant : La plaine des Cartes est drainée en totalité et fonctionne correctement. Nous proposons d'établir un fossé collecteur partant du sommet des bois (altitude 135) à la vallée située à l'Ouest du chemin des Cartes (cours d'eau Ouest, altitude 129), et de calibrer ce fossé de façon suffisante pour l'écoulement des eaux. Au besoin, on pourrait ajouter un bassin de rétention.

La protection par merlon est insuffisante et de plus devra être prolongée à l'Ouest pour aller d'un bois à l'autre. L'abaissement de la voie contribuerait à réduire la nuisance sonore et visuelle.

**Origine de l'observation**

M. Dominique ROTELLI 37/39 rue nationale La Villedieu-du-Clain. (n° 19)

M. Alain MASSONNEAU « La Clielle » à Roches-Prémarie-Andillé (n° 20)

**Résumé succinct de l'observation**

Pourquoi RFF a ignoré les préconisations du PPRI relatif aux communes d'Iteuil et d'Aslonnes ?

**Gizay**

**Origine de l'observation**

M. RIVAUD, Champ de la cure à Gizay (n° 1)

**Résumé succinct de l'observation**

Le projet aura-t-il des répercussions sur le nombre de TGV au départ de Poitiers ?

**Origine de l'observation**

M. Christian GOUJON de Gizay, gérant du GFA des terres de Ferrières (n° 3 et 5)

**Résumé succinct de l'observation**

Comment exploiter les terres du GFA de Ferrières coupées par la LGV ?

Comment assurer le drainage de ces mêmes terrains ?

Est-il prévu un passage d'eau souterrain entre les parcelles ?

Comment compenser les terrains supprimés par la LGV et les terrains non exploitables lors de la réalisation du chantier ?

Il demande aussi :

- De prendre en compte le déplacement de la chèvrerie du côté des terres louées à ce jour.
- De prévoir un passage animaux au PK 9,8, passage promis par courrier de RFF (signé Jérôme Thomas) du 23 février 2012 et non indiqué sur le plan.

**Origine de l'observation**

M. GOURDON Gérard, 1 route de La Villedieu à Gizay (n° 4)

**Résumé succinct de l'observation**

Il demande

- Que l'ancien chemin de GIZAY aux Roches-Prémaries qui sera en cul-de-sac soit supprimé.

- Que le pont sur le Miosson soit agrandi pour permettre le passage des crues.
- Que soit rétabli un accès aux parcelles enclavées entre le Sud du Miosson et le Nord de la LGV (parcelles 272, 273, 274, 275, 276)
- Que la haie située sur la parcelle 295 soit supprimée.

***Origine de l'observation***

M. Dominique ALBERT, La Feignauderie, à Gizay (n° 6)

***Résumé succinct de l'observation***

Responsable cantonal de la FDSEA 86, il demande que le projet prenne en compte les contraintes agricoles à long terme (50 ans) en prévoyant suffisamment de possibilités de circulation des matériels et de passages pour l'eau et l'électricité.

***Origine de l'observation***

M. GOUJON Jean Claude à Ferrière à Gizay (n° 8)

***Résumé succinct de l'observation***

Comment notre locataire M. Laurencier Eric fera-t-il pour exploiter les terres louées, la chevrerie étant isolée par la LGV ?

Je constate que le passage animaux, prévu par RFF, lors des réunions n'est pas signalé.

En tout état de cause que devient l'irrigation dont le forage n'est pas du côté des terres ainsi que la réserve ?

Nous exigeons que tout soit remis en état de marche pour retrouver son utilisation.

***Origine de l'observation***

M. Bernard BEGUIER habitant Les Gabins à Gizay. (n° 9)

***Résumé succinct de l'observation***

Il demande de garder en l'état le « chemin des sorciers » qui relie le village des Gabins à la route de Raboué entre les parcelles 358 et de 152 pour maintenir la biodiversité.

***Origine de l'observation***

Joseph et Mireille GEFRE habitant les Gabins à Gizay à 400 mètres de la LGV (n° 11).

***Résumé succinct de l'observation***

Quelles mesures sont prévues pour leur éviter les nuisances sonores et les vibrations ?

***Origine de l'observation***

GAEC DE l'UFC, M. COUTANT, 1088 Route de la Gare, 86550 Mignaloux-Beauvoir (n° 12)

***Résumé succinct de l'observation***

Exploitant locataire de Ferrière, il a une parcelle drainée de 27 ha coupée en deux et demande :

- Comment traverser la LGV pour travailler la partie enclavée avec le matériel moderne ?
- Comment sera remis en état le réseau de drainage ?
- Comment le passage naturel de l'eau sera résolu ?
- Un pont pour le passage du matériel et de l'eau entre le PK 9 et le PK 10.

**Vernon**

***Origine de l'observation***

M. Claude BOSSIS, 14 route de la Marcazière, à Nieul-l'Espoir (n° 20 à Aslonnes)

***Résumé succinct de l'observation***

Il s'oppose au projet pour des raisons générales, mais aussi parce que la ligne impacte le réseau de drainage de son exploitation, située à la Cope, commune de Vernon, et coupe une parcelle de 15 ha, empêchant l'exploitation de 8 ha de pâturages.

***Origine de l'observation***

M. François BOSSIS la Cope à Vernon (n° 4)

**Résumé succinct de l'observation**

Sur le secteur Bois l'Abbé et Bois de Vernon, l'impact sur la faune est très fort. Il y aura destruction d'une zone importante de passage de gibier entraînant un risque d'isolement des populations. Quelles sont les propositions concrètes hormis un petit passage de gibier pour remédier à cet impact ?

Concernant les batraciens et amphibiens, pourquoi seulement 2 espèces répertoriées (grenouilles agile et Triton palmé) ?

La zone humide traversée dans le Bois l'Abbé n'est pas répertoriée (les Marnières).

Seulement 4 espèces de chiroptères répertoriées (il y en aurait 6 à 11) sur le secteur, quelles sont les mesures prises pour protéger ses chauves-souris ? Pour information le Murin de Beschtein est une espèce menacée sur la liste rouge nationale.

Pas d'études faites sur les rapaces pourtant protégés depuis 1993. Population importante sur le secteur de la Cope (plaine et lisières de bois) de couples de Buses variable, de Busard cendrés et de Busard Saint-Martin. Ces deux dernières nichant au sol seraient encore plus menacées.

Pas d'études sur les reptiles dont toutes les espèces sont menacées, pourquoi ?

Pas d'études d'impact sur les autres espèces d'oiseaux, exemple l'Œdicnème Criard ?

Pas d'étude sur les autres mammifères sauvages, Ecureuil Roux, etc...etc... ?

**Origine de l'observation**

M. et Mme CHATAIGNEREAU habitant le Grémillon à Vernon (n° 11)

**Résumé succinct de l'observation**

Les parcelles 1 et 2 de mon exploitations étant coupées en diagonale, comment les exploiter (il n'y a pas de passage de prévu) ?

L'ensemble de ma propriété ayant une valeur estimée à 758 000 €, à combien estimée vous la valeur après la réalisation de la ligne (le tracé se situe sous les fenêtres et à moins de 250 m de la demeure) ? L'exploitation agricole ne sera plus possible.

Veillez me chiffrer le montant de l'indemnisation que vous me proposerez relative à l'ensemble de la propriété du Grémillon.

**Origine de l'observation**

M. Vincent BOSSIS la Cope à Vernon (n° 10)

**Résumé succinct de l'observation**

Demande une indemnisation :

- pour les préjudices subis pendant les travaux et après la mise en service.
- pour le temps passé aux tâches administratives, la présence dans les commissions foncières.
- pour les préjudices moraux.

Demande :

- le rétablissement des drainages, des conduites d'abreuvement et des voies d'accès aux parcelles.
- une compensation foncière par la réattribution des terres proches des sièges d'exploitation.
- que le passage grands gibiers, entre le PK 15 et 16, serve aussi au passage des engins agricoles, aux animaux et permette de rétablir le chemin pédestre.
- d'envisager et de chiffrer une délocalisation du siège de l'exploitation agricole car celle-ci n'aura pas d'évolution possible pendant la durée de la DUP et des travaux.

**Origine de l'observation**

M. le Maire de Vernon (n° 13)

**Résumé succinct de l'observation**

Considère indispensable le rétablissement d'un passage à hauteur de la ferme de Villiers. Il demande qu'il permette le passage du matériel agricole car la ferme est partagée en son milieu. Il

précise que la proposition de créer un chemin entre la Pommeraie et Villiers je se justifie pas car divisant encore le parcellaire.

***Origine de l'observation***

M. Philippe BERGER à Nieul-l'Espoir (n° 1667 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Demande des indemnisations pour les raisons suivantes :

- La LGV va rallonger mes parcours et entraîner des surcoûts en énergie.
- Perte de mon droit de chasse mis en commune avec le moulin de Jaulin et Villiers.

Conteste la création du chemin desservant Villiers par la Pommeraie et demande un passage sur le chemin existant de Villiers

Demande de réaliser un aménagement foncier.

***Origine de l'observation***

M. Christian BERGER à Vernon (n° 1668 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

La LGV passe à 100 m des bâtiments, pendant la phase travaux, les nuisances auditives, les poussières et diverses gênes sont inconciliables avec la conduite de l'élevage.

Une surface de 20 ha drainée est détruite, je demande le rétablissement des collecteurs et drains.

Il me semble indispensable de rétablir le chemin rural existant passant à hauteur de l'exploitation.

La création du chemin desservant Villiers par La Pommeraie divisera encore plus le parcellaire et ne se justifie pas.

Je perds l'intérêt cynégétique et économique de ma chasse mise en commun avec le Moulin de Jaulin, j'en demande de retrouver l'équivalence et un rétablissement de la structure.

Il faut envisager la relocalisation des bâtiments d'élevage en raison des problèmes liés à la fertilité, surmortalité et productivité des ovins, ainsi que la maison d'habitation qui doit se trouver à proximité des bâtiments.

Demande d'apporter une réponse à la remise en cause de l'installation de sa fille prévue vers 2015 – 2020.

Demande qu'on lui restitue la valeur intégrale de son exploitation ainsi que son patrimoine.

***Origine de l'observation***

Mme Dominique MARIA au nom de l'indivision (n°1470 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Signale la perte d'exploitation de chasse.

**Fleuré**

***Origine de l'observation***

M. et Mme CHATAIGNEREAU habitant le Grémillon à Vernon (n° 11 déposée sur le registre à Vernon)

***Résumé succinct de l'observation***

La parcelle 5 située sur la commune de Fleuré (5 ha 15) a été plantée en pins laricio corsicana en février 2008. La parcelle devant être entièrement détruite, veuillez me fixer le montant de l'indemnisation.

***Origine de l'observation***

M. et Mme GUILLOTEAU la gare à Fleuré (n°2)

***Résumé succinct de l'observation***

Craignant les nuisances de la base travaux pendant la phase travaux ainsi que la phase d'exploitation, ils demandent qu'il leurs soit proposé l'acquisition amiable de leur maison.

En cas de refus de cette solution, ils demandent que toutes les démarches pour évaluer l'impact soient effectuées (mesures de protection acoustique, vibratoire, visuelle).

***Origine de l'observation***

Mme Catherine TARDY Catherine la Gare à Fleuré (n°8)

***Résumé succinct de l'observation***

Demande d'être expropriée car il ne sera pas vivable de rester à proximité d'une base travaux où le calme et la sérénité ne seront plus présents, de jour comme de nuit.

***Origine de l'observation***

Mme Véronique BADINIÈRE, le Parc à Fleuré (n° 13)

***Résumé succinct de l'observation***

Assure la production de fromage en vente directe à la ferme.

Considérant une baisse de 50%, que pensez-vous faire pour l'éviter et quelle indemnisation pour ce manque à gagner ?

Envisage une baisse de production importante en raison de la base travaux, que pensez-vous faire ?

***Origine de l'observation***

M. Alain BADINIÈRE le Parc à Fleuré (n° 14)

Mme Véronique BADINIÈRE, le Parc à Fleuré (n° 13)

M. Julien BADINIÈRE à Canens (n° 15)

Mme Virginie BADINIÈRE à Canens (n° 16)

*NDLR : observations strictement identiques pour ces 4 personnes dont seulement les 2 premières habitent le village du Parc.*

***Résumé succinct de l'observation***

La LGV va détruire un bois qui permet de me chauffer, que proposez-vous pour remplacer ce moyen de chauffage ?

Notre maison a perdu 30% de sa valeur, que proposez-vous pour pallier cela, je demande le dégrèvement de mes impôts ?

Un projet de location de gîtes est bloqué depuis 4 ans, comment pensez-vous pallier ce manque à gagner ?

***Origine de l'observation***

M. et Mme RICHARD Philippe et leurs enfants la Gare à Fleuré (n°17)

***Résumé succinct de l'observation***

RFF a toujours dit que 14 trains de fret circuleraient la nuit. Les mesures prises pour que nous puissions vivre sont inadéquates et surtout invivables. RFF estime qu'il faut raser la maison du garde barrière afin de construire un merlon qui nous enlèvera le soleil. Nous aurons toujours un double passage à niveau (rien n'est prévu).

Comment continuer à vivre dans nos maisons dans de telles conditions ?

Il faut que RFF s'engage à nous exproprier ou nous indemniser en fonction de notre choix.

Comment sortir de notre impasse qui est déjà dangereuse avec un double passage à niveau (nous n'aurons aucune visibilité et rien n'est prévu sur ce sujet) ?

Mme RICHARD est assistante maternelle à domicile. Elle se demande comment pouvoir continuer à travailler, quels parents continueront à lui confier des enfants dans un environnement de bruit, poussière et dangerosité pour sortir de l'impasse.

***Origine de l'observation***

Mme Sophie COSTE 31460 Caraman (n° 1144 Préfecture de Limoges et n° 9 Fleuré)

***Résumé succinct de l'observation***

Dans un premier temps, Mme COSTE se plaint du comportement de RFF :

- Les remarques faites ne sont pas prises en compte.
- N'a jamais été contactée, en particulier pour un accord sur la base travaux.
- Le droit de propriété est bafoué, l'arrêté préfectoral n'est pas respecté.

Dans un deuxième temps, elle demande :

- Une étude de viabilité pour son exploitation qui est impactée à plus de 30%.
- Si la base travaux ne rajoute pas un risque à la centrale de Civaux.
- Les mesures pour éviter la prolifération de l'Ambrosie.
- La liste des produits qui seront stockés sur sa propriété.
- Les garanties prises par RFF pour assurer de la restitution des terrains agricoles exempts de pollution.
- Le classement de la maison de Laffa en zone sensible au bruit.
- Les mesures pour préserver le puits.
- Dans quels secteurs des amortisseurs de vibration sont-ils prévus.
- Par qui est réalisé le balisage des arbres à abattre.
- Les coûts réels et les délais de mise en place des études.
- Pourquoi RFF prend-il le risque de détruire la végétation de la mare du bois de Laffa et quelles sont les mesures prise.
- Les mesures proposées pour pallier la perte du patrimoine cynégétique de Laffa.
- Des mesures acoustiques représentatives des riverains (la Guillonière n'est pas représentatif).
- Si les barrières prévues pour la ponte des Pélodytes ponctués et des Crapauds calamites sont fixes ou à quel moment elles seront posées puis enlevées.
- Si les terres seront restituées à la profession agricole (pas d'engagement ferme dans le dossier).
- Comment Laffa sera isolé de la base travaux et que devient le merlon installé à la place de la haie entre Laffa et la Voie.
- Quelles mesures sont prises pour que les riverains de la base travaux ne soient pas gênés par l'éclairage permanent.
- Comment est assurée l'alimentation en eau de Laffa pendant les travaux.
- Comment RFF élimine-t-il les populations de lapins qui prolifèrent sur les emprises.
- Relogement des habitants de Laffa pendant toute la durée des travaux.
- Des compensations financières pour les pertes de rendement et les pertes de revenu de chasse.
- la réattribution de foncier.
- L'implantation d'arbres le long de la portion de ligne visible depuis les bâtiments.
- Le financement des travaux de restauration des bâtiments de Laffa, même en cas de non-réalisation.
- La replantation des haies détruites.
- Rétablissement des voies de communication.
- Le dédommagement des occupants pour perte de qualité de vie.
- La prise en charge des impôts et taxes pendant toute la durée des travaux.
- Le dédommagement des journées de travail perdues du fait de cette affaire, même en cas de non-réalisation.
- Le dédommagement des occupants et propriétaires pour les préjudices passés présents et à venir, même en cas de non-réalisation.

### ***Origine de l'observation***

M. Patrice TAUDIERE les Chatelliers à Fleuré (n° 1593 préfecture Limoges)

M. Serge TAUDIERE les Chatelliers à Fleuré (n° 1593 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Demandent la réalisation d'un merlon en face Nord de la base travaux.

Signalent l'absence dans le dossier de l'emprise en amont du passage à niveau 237 qui empiète sur la parcelle AH 0001 qui est drainée. Ils demandent donc de retrouver la surface agricole, le rétablissement du réseau de drainage et une voirie d'accès sécurisée.

Demandent, en raison du trafic accru, la sécurisation du passage à niveau 236 (feux de signalisation et barrières automatique).

Demandent des mesures pour organiser la traversée des animaux (exploitation de part et d'autre de la voie) : licenciement de 2 salariés, achat de matériel pour le transport et le piégeage des animaux, indemnisation des surcoûts d'exploitation).

Demandent donc une étude de viabilité économique de l'exploitation.

## **Dienné**

### ***Origine de l'observation***

M. Sébastien CHAUVEAU, La Périnière 86410 Dienné (n° 2)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Il a acheté, il y a trois ans, une petite ferme se trouve à 200 mètres de la LGV et près de la base travaux. Il demande :

- Comment seront compensées les destructions de haies ?
- Où seront réalisés les reboisements, qui ne doivent pas être remplacés à des dizaines de kilomètres ?
- Comment sera-t-il indemnisé de la perte de valeur immobilière en cas de vente dans l'avenir ?

### ***Origine de l'observation***

EARL du Trèflolait représentée par Gérard Jolly, Mathieu Jolly et Marie-Thérèse Jolly (N° 3)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Leur exploitation va perdre 23 ha situés dans un îlot de 76 ha irrigués et drainés. Cette perte représente la moitié des hectares nécessaires à l'alimentation du troupeau caprin de 550 chèvres et 200 chevrettes de reproduction. Cela perturbe aussi l'application du code de bonne pratique en élevage que les exploitants se sont engagés à respecter et le plan d'épandage actuel ne peut plus fonctionner. Pour compenser ces impacts, l'EARL demande :

- La remise en état et la réorganisation des chemins sur l'exploitation.
- Le rétablissement du réseau d'irrigation et de drainage avec les fossés d'évacuation nécessaires, avec un passage d'eau sous le LGV au PK 19,8.
- Une largeur de 7 m et une charge admissible de 50 tonnes pour le pont.
- La réalisation d'une étude pour optimiser le réseau d'irrigation en prenant en compte le risque éventuel d'un débit minoré du forage et le risque de pollution de la nappe par les travaux.
- La réalisation d'une seconde étude pour créer une réserve d'eau en utilisant les excès de terre de la LGV. Cette réserve d'eau est nécessaire pour la partie coupée, car l'aménagement foncier ne permettra pas de remettre 40 ha du côté bâti.
- L'installation d'une pompe de relevage pour le réseau d'irrigation pour passer la LGV en déblais à cet endroit.
- La création d'un passage tubé en Ø 300 sous la LGV pour passer un tube d'irrigation ou de drainage.
- L'effacement des réseaux électriques en enfouissant la ligne Régnier-la Périnière-Salbeaudroux- Nergeric.
- Une indemnisation pendant 10 ans et une remise en état initial des terrains occupés temporairement par la LGV ou la base travaux.

### ***Origine de l'observation***

M. Jacques JOLLY habitant la Périnière à Dienné (n° 4)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Exploitant agricole au GAEC de la Voie. Le GAEC de la Voie comprend 6 exploitants agricoles plus un salarié. Le projet de LGV remet en cause l'exploitation bovine du GAEC qui demande :

- Quelle compensation pour les bâtiments d'élevage qui ne pourront plus être utilisés sur l'îlot où est prévu la base travaux ?
- Quelle compensation est prévue pour les 50 ha qui vous êtes retirés de l'exploitation sur les communes de Dienné et Fleuré ?
- Quelle compensation pour la dévaluation de l'immobilier ? (Le GAEC avait un projet de gîte maintenant compromis)
- Comment indemniser les pertes d'exploitation dues à l'exploitation de parcelles antérieurement rectangulaires, traversées en diagonale par la LGV, ce qui laisse des triangles inexploitable avec le matériel actuel ?
- Que deviendront les 7,8 ha de l'exploitation situés en zone potentielle de dépôt ? Au bout de combien de temps l'exploitation retrouvera-t-elle son potentiel de production actuel ? N'y aurait-il pas possibilité d'utiliser les terres de dépôt pour créer des réserves d'eau pour irrigation ?
- Comment compenser les pertes dues à l'obligation d'acheter des engrais pour remplacer l'épandage de fumier devenu impossible ?
- Comment vont être raccordées les parcelles de terre actuellement drainées qui vont être séparées ?
- Comment compenser l'arrêt de la production bovine pendant les travaux, période où l'élevage ne pourra pas continuer en raison des nuisances sonores et de la perturbation des animaux ?

### ***Origine de l'observation***

M. Jean Michel BRUNET, propriétaire de Défiplanet du domaine de Dienné et de J.M. LUST, président de l'association équestre de Dienné (n°5).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Défiplanet du domaine de Dienné reçoit plus de 100 000 visiteurs par an qui viennent chercher le calme, la nature et le développement durable. M. Brunet demande que, pendant les travaux, les accès au domaine de Dienné soient parfaitement signalés et ne soient pas encombrés par des engins et qu'aucune nuisance sonore, qui pourrait perturber la clientèle, ne soit perceptible, car elles pourraient entraîner la mort de l'entreprise.

Défiplanet organise des randonnées pédestres, équestres et cyclistes sur les chemins ruraux. M. Lust demande que :

- Chaque fois qu'un chemin de terre est dévié pour emprunter une route, l'accotement soit aménagé pour la circulation équestre.
- Qu'un passage soit aménagé au PK17 pour la traversée de la voie romaine.
- Qu'un passage soit aménagé le long de la ligne TGV au PK 20,9 en sortie du bois de La Roussière jusqu'à la route de Dienné.
- Qu'une sortie soit prévue sur la partie non utilisée de la RN147 au PK 22 en sortie du chemin de la Bocquerie vers la RN 147.
- Qu'un passage soit aménagé au PK 26,5 sur le chemin de L'Hommaizé à La Carte.

### ***Origine de l'observation***

M. et Mme NIORT Jean-Bernard et Marie-Françoise, habitant Salbeaudroux à Dienné (n°6)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Leur exploitation est fortement impactée par le projet et ils demandent :

- Qui va les indemniser pour la diminution de la surface agricole, la perte de revenus, le démantèlement des parcelles exploitées, alors qu'aucune réserve foncière n'a été constituée, ce qui handicape l'installation de leur fils titulaire d'un BTS agricole (alors que leur exploitation a déjà perdu 20 % de sa surface à cause de la déviation de Fleuré et de l'urbanisation de Dienné) ?
- Qui va les indemniser pour la dévalorisation de leur maison d'habitation située à proximité du projet et de la base travaux ?

Ils contestent la représentativité de l'étude de bruit, car le point choisi en bordure de la route Fleuré-Gencay n'est pas représentatif de leur habitation.

Les travaux risquant de créer un trafic intense sur la route Dienné-Fleuré qui passe à 20 m de leur habitation, ils demandent que cette route soit interdite aux camions.

### ***Origine de l'observation***

Conseil municipal de Dienné (n° 8)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Par délibération du 17 juin 2013, le conseil municipal réitère son opposition au passage de la ligne LGV Poitiers Limoges sur la commune ainsi qu'à la base travaux.

## **123 - Secteur 2 entre Lhonnaizé et Persac**

### **Lhonnaizé**

### ***Origine de l'observation***

M. et Mme Yann AUZANNET le petit Lieu à Lhonnaizé (n° 1)

### ***Résumé succinct de l'observation***

La zone d'impact nous prend au niveau agricole notre outil de travail.

La zone des 500 m nous prend presque la totalité de la propriété pendant la construction.

Le point le plus négatif est l'expropriation de notre maison où nous habitons depuis 13 ans et que nous avons acquise avec difficulté et à laquelle nous sommes très attachés.

### ***Origine de l'observation***

M. Benoit NIORT les Brousses à Lhonnaizé (n° 2)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Quelles sont les aménagements fonciers prévus pour les exploitations impactées ?

### ***Origine de l'observation***

M. Pierrick GIRAULT Pontaigon à Lhonnaizé (n°13)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Demande :

- Un aménagement foncier pour limiter les délaissés.
- Une indemnisation pour le drainage de la parcelle n° 35 section D01.
- La réduction de moitié de la zone de dépôt prévue au lieu-dit « Les Fosses ».
- La réalisation d'un accès pendant la phase travaux entre Pontaigon et le bourg de Lhonnaizé.
- Le déplacement vers la Raffinière du rétablissement prévu au PK 26.
- Le dédommagement du préjudice cynégétique subi.

### ***Origine de l'observation***

M. Philippe BELOUIN à Lhonnaizé (n° 15)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Demande :

- Un passage latéral entre le PK 26,7 et 26,8 pour permettre la circulation des bovins vers une parcelle qui sera enclavée entre la LGV et le bois des Fosses.
- Un passage pour les bovins au PK 26,85 qui pourrait en même temps assurer la transparence hydraulique (il précise que le fossé existant devra être recreusé pour bien évacuer les eaux de la vallée).
- De pouvoir réaliser le drainage des parcelles dans le secteur de la vigne à Tierce.
- De refaire la réserve incendie du PK 27,2 qui sera condamnée.
- De réaliser des clôtures, même provisoire, qui n'empêche pas la circulation des animaux.
- La compensation foncière pour retrouver la superficie de son plan d'épandage.
- Une protection visuelle depuis leur habitation de la Carte, dans le cas où le modelé de la Carte ne serait pas réalisé.
- La remise en terre de la portion de voie qui sera désaffectée (rétablissement de la route communale).
- Le rétablissement du chemin communal la Carte au cimetière de Lhommaizé en bordure d'îlot.
- Un accès depuis la RN 147 pour aller vers la Carte et Vertoux, pendant la phase travaux.

### ***Origine de l'observation***

M. Pierrick GIRAULT à Lhommaizé (n°13)

Bruno COURAULT à Civaux (n° 14)

Philippe BELOUIN à Lhommaizé (n° 15)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Ces trois propriétaires demandent, avec les matériaux excédentaires libérés par la réduction du modelé demandé par M. GIRAULT au niveau des Fosses, la réalisation d'une réserve hydraulique sur la parcelle n° 48 section D.

### ***Origine de l'observation***

M. FRADET Claude habitant Verrières (n° 1180 Préfecture de Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Propriétaire de 2 parcelles D333 et 336 pour une superficie d'environ 7,7 ha, il constate que le projet va le priver du revenu de ces parcelles et il demande quelle sera la valeur résiduelle.

### ***Origine de l'observation***

M. Hubert REGUILLON le bois du Loup à Lhommaizé (n°1615 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Peut-il être confirmé les 8,3 ha pris dans le bois de Pouzioux, parcelle B50.

Combien de m<sup>2</sup> supplémentaires seront nécessaires pour protéger l'ouvrage contre les éventuelles chutes d'arbres.

### ***Origine de l'observation***

M. Hubert REGUILLON le bois du Loup à Lhommaizé (n°1665 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- Quel sera la longueur et la largeur du passage faune dans le bois de Pouzioux ?
- En cas de jumelage avec la RN 147, ce passage faune sera-t-il modifié en longueur et en largeur ?
- Quel est la longueur et la profondeur de la tranchée en sortie du bois de Pouzioux avant l'arrivée dans la Dive ?
- La construction d'un tunnel en sortie du bois de Pouzioux (accès 2) at-elle était envisagée et est-elle techniquement possible ?
- Toutes les particularités faunistiques du bois de Pouzioux ont-elles été recensées ?

- D'autres passages petits mammifères ont-ils été prévus dans le bois de Pouzioux ?
- Des « batraducs » sont-ils prévus dans la traversée du bois de Pouzioux jusqu'à la Dive ?
- Toutes les particularités hydriques du bois de Pouzioux ont-elles été relevées dans les études d'impacts ?
- Des dédommements sont-ils prévus en cas d'observations ultérieures de baisse de rendement, de surmortalité d'arbres dus aux changements hygrométriques ?
- La source de la Fontaine pourrait cesser de couler, quels dédommements ?
- Des études hydrologiques ont-elles été menées en aval du bois de Pouzioux ?
- Quelle serait l'emprise totale de la LGV et de la RN 147 entre le Petit Lieu et la Rafinière ?

## **Civaux**

### ***Origine de l'observation***

M. Patrice KRIER 6, rue du Port du Moulin à Civaux (n° 4)

### ***Résumé succinct de l'observation***

L'objectif de temps de trajet de Paris-Limoges est désormais moins précis qu'au début des études. Quelle en est la raison ?

La rupture du barrage de Vassivière avec ses conséquences a-t-elle été envisagée ?

La saturation actuelle du trafic en certaines périodes permet-elle à RFF de garantir cette desserte ?

### ***Origine de l'observation***

M. Jean-Marie COURAULT 5, route du pont 1902 à Civaux (n° 5)

### ***Résumé succinct de l'observation***

RFF, dans le projet, inclut de façon inexacte la Vienne comme bénéficiaire du projet.

Quel est le coût précis de l'impact sur l'agriculture ?

### ***Origine de l'observation***

Mlle Sabrina CAILLEAU et M. Ludovic DESERBAIS, l'Etang à Civaux (n° 6).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Le projet va impacter fortement notre vie avec les désagréments suivants : coût d'isolation, gêne acoustique, poussières pour notre enfant asthmatique et gestion compliquée de nos temps de repos. Une proposition d'achat de notre maison est-elle envisageable par RFF ?

### ***Origine de l'observation***

M. Gérard RIMETEAU La Chevalière à Valdivienne (n° 7)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Quel est le gain des habitants de la Vienne dans ce projet ?

## **Mazerolles**

### ***Origine de l'observation***

M. François HOPPELER 2, Chenest à Mazerolles (n° 1)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Absence de prise en compte de la nuisance sonore résultant de la surélévation de la RN147 à Chenest et inquiétude pour le risque d'évacuation d'eau en hiver.

### ***Origine de l'observation***

M. CLEMENT Kléber Président de l'ACCA de Mazerolles (n° 2).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Souhait d'un passage complémentaire nécessaire pour le gibier au point PK 30,7.

L'ACCA demande une indemnisation financière pour un territoire de chasse pénalisé.

***Origine de l'observation***

Mme Isabelle HOPPELER I à Mazerolles (n° 3).

***Résumé succinct de l'observation***

Une végétation d'arbres de haute futaie est demandée entre le pont (RN 147) et les maisons de CHENEST afin de limiter la nuisance sonore.

***Origine de l'observation***

M. Jean VIDAL Président de la S.A.S. CMGO exploitant la carrière sur la commune de Mazerolles aux lieux-dits « La Vallée Mulet », « Couchebret » et « La Croix Barbin » et sur la commune de Gouëx aux lieux dits « Les Soucheaux » et « Les Petites Brandes » (n° 4)

***Résumé succinct de l'observation***

La S.A.S. CMGO préservera ses droits pour l'obtention d'indemnités. Les terrains qu'elle exploite et qui sont impactés ne sont pas tous sa propriété. L'évaluation du préjudice devra se faire cas par cas.

***Origine de l'observation***

M. N. TARTARIN Président de la S.A.S. TBT Le Pont à Mazerolles (n° 5)

***Résumé succinct de l'observation***

Neuf signataires et collaborateurs de l'entreprise S.A.S. TBT argumentent sur la chance d'un tel projet pour la région : désenclavement territorial et développement économique.

***Origine de l'observation***

M. Frédéric METAYER GAEC de DIVES à Verrières (n° 8).

***Résumé succinct de l'observation***

Mes terres impactées ont été valorisées par des intrants spécifiques onéreux et du drainage. Je demande une reconstitution de compensation de 10 ha 31a auprès de mon exploitation avec drainage et amendement de qualité.

**Gouëx**

***Origine de l'observation***

Monsieur Fabrice THEVENET, demeurant à La Varenne à Gouëx (n°2)

***Résumé succinct de l'observation***

Propriétaire, suite au démembrement de l'exploitation identifiant 5361, depuis mai 2013, de la parcelle de 13 ha irriguée, traversée en son milieu au PK 35, par le passage du viaduc franchissant La Vienne, souhaite avoir les précisions suivantes :

Pourra-t-il continuer à cultiver les deux côtés du viaduc à partir de l'accès privé existant depuis La Varenne et traverser librement sous le viaduc avec ses engins agricoles ?

Pourra-t-il continuer à arroser sans restriction avec un jet d'eau atteignant 10 m de hauteur ?

Quelles seront les modalités d'indemnisation pour l'implantation des piles du viaduc et les pertes de temps et d'exploitation en résultant ?

Les propriétaires des maisons proches de la LGV-PL, seront-ils indemnisés pour les nuisances sonores et la perte de valeur de leurs biens ?

***Origine de l'observation***

M. Claude DAVIAUD, maire de Gouëx (n° 3)

***Résumé succinct de l'observation***

Après avoir résumé l'opposition du conseil municipal qui privilégie la modernisation de la ligne TER et la mise à 4 voies de la RN 147, souhaite que les aménagements suivants soient prévus :

Mise en place d'une protection visuelle et phonique pour tous les habitants des Bordes.

Recréation d'un chemin pour desservir le bois de Fosse Brugnoux et des terrains attenants.

La construction du viaduc enjambant La Vienne ne devra pas trop perturber l'exploitation des terrains agricoles.

### **Lussac-Les-Châteaux**

#### ***Origine de l'observation***

M. Gilbert WOLF (n° 1).

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Les mesures compensatoires de boisement peuvent-elles intéresser des territoires hors emprise du tracé ?

L'Ecomusée de la Commune de Saulgé peut-il être contacté à cet effet ?

Un système d'alerte peut-il prévenir des risques de pollution de l'eau ?

#### ***Origine de l'observation***

M. Jean-Luc RADES 2, Avenue du Docteur R. Soueix à Lussac-les-Châteaux (n° 6).

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Le financement du projet LGV est-il réellement validé et ne bloque-t-il pas, par son coût, le projet routier de la 2X2 voies ?

#### ***Origine de l'observation***

Mme Isabelle MAUREL La Brangerie à Verrières (n° 8)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Propriété de 70 ha (20 ha de bois) mise en fermage et qui sera coupée en deux. Le potentiel initial subit un très important préjudice. Il sera nécessaire de prévoir un rétablissement d'eau et d'électricité.

Trois ha me sont aussi retenus pour une zone de stockage. Je souhaite une retenue d'eau en compensation afin d'irriguer mon parcellaire.

Compte-tenu du bouleversement considéré de mon patrimoine qui enlève tout intérêt à ma propriété j'en propose la vente des bâtiments.

### **Persac**

#### ***Origine de l'observation***

Famille FAUCHARD Guy, Christiane, Jean Pierre et Yves La Porcelaine à Persac (n°1, 2, 3 et 15)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Demandent :

Plus de passages pour la circulation des animaux et pour l'écoulement des eaux.

Une aide pour la construction d'un nouveau bâtiment d'exploitation avec chemin le desservant, électricité et eau, ainsi que pour l'achat d'une bétailère nécessaire pour déplacer le bétail.

Un tunnel pour le passage des engins agricoles et animaux.

Le rétablissement des conduites d'eau d'abreuvement.

Une compensation sur l'aspect paysager complètement détruit.

Le rétablissement du parcellaire.

#### ***Origine de l'observation***

M. et Mme GUERRAUD et leur fils Damien, Les Aubières à Persac (n°4),

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Demandent :

Le passage le plus au Sud possible de la LGV afin que leur plus grande parcelle irriguée d'un seul tenant ne soit pas coupée de leur ensemble de culture.

Le rétablissement de la voie communale VC n°9, au PK 37,9 qui permet aux 4 exploitations agricoles sises aux Aubières d'accéder directement à leurs champs, plutôt que celui prévu au PK 38,4 qui augmentera les trajets pour les engins agricoles et les troupeaux.

***Origine de l'observation***

M. Hervé de MONVALLIER, La Canne 86500 Jouhet (n°8)

M. Bernard TEYSSENDIER de la SERVE Le mas de Grès, chemin du Carrau 34570, propriétaire (n° 913 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Le rétablissement de la voie communale VC n°9 au PK 37,9 au lieu de celui prévu au PK 38,4 en provenance de La Crouzette qui permettrait aux trois exploitations implantées aux Aubières : EARL des Têtes Noires, EARL des Aubières et Mr GUERRAUD d'accéder directement à leurs parcelles.

Un aménagement foncier pour permettre l'installation d'un nouvel exploitant sur 70 ha.

Mr de MONVALLIER propose une carrière importante de dolomie sise sur le domaine des Aubières qui peut accueillir des déblais et éviter la création de zones de dépôt.

***Origine de l'observation***

M. Michel LHOMMEDET, Les Logettes à Mazerolles (n°9 et 18)

***Résumé succinct de l'observation***

Demande :

Le décalage du tracé de la LGV-PL en limite Sud de sa propriété.

Le rétablissement de la voie communale VC n° 9 au PK 37,9 au lieu de celui prévu au PK 38,4.

De prévoir un accès pour les parcelles cadastrales AC0097 et AC0098.

***Origine de l'observation***

M. Jean-Luc CHAUVINEAU et Mme Anita DESPLOBINS 86150 Nérignac (n°10)

***Résumé succinct de l'observation***

Demandant :

Le maintien et le développement de la ligne TER est-il garanti si 30% des clients utilisent la LGV ?

Une étude sur le développement local et de la ligne TER a-t-elle été effectuée et son aménagement a-t-il été chiffré ?

Peut-on assurer aux habitants des communes limitrophes que leurs impôts n'augmenteront pas pour pallier au manque de rentabilité de la LGV-PL ?

Le risque de rupture du barrage de Vassivière a-t-il été pris en compte pour la réalisation des ouvrages d'art ?

***Origine de l'observation***

M. et Mme Michel AUGAS, Le Bois Goulin à Persac (n°11)

***Résumé succinct de l'observation***

Le rétablissement du chemin rural dit de L'étang de la Tuilerie situé entre les points cotés 120 et 114, pour pouvoir continuer à accéder à la partie Nord du Bois de l'étang, car le chemin actuel constitue la digue de l'étang et est impraticable par les engins agricoles. La mise en place d'un pont pourrait aussi servir de passage des gros gibiers pour l'exploitation en chasse gardée.

Ils sont favorables au rétablissement de la voie communale de La Crouzette au PK 38,4.

***Origine de l'observation***

Mme Sophie GAUDILLOT et M. Olivier PONTTHOREAU, La Tuilerie à Persac (n°12)

***Résumé succinct de l'observation***

SCEA Le Haras de la Vienne identifiant 4728.

Compte tenu :

- Du préjudice foncier, 47 ha d'un seul tenant subissant un effet de coupure important de 4 ha et du passage de la LGV à proximité du corps de ferme.
- Du préjudice aux équipements : Clôtures électrifiées à double rubans avec poteaux tous les 5 m avec poste central à la ferme.
- De la perte de l'environnement à caractère bocager et de la proximité de l'étang de La Crouzette qui peut faire perdre la certification Agriculture Biologique (AB).
- Du préjudice à l'activité équestre, les cours d'équitation, la randonnée et le tour de ferme.
- Qu'aucune perspective d'agrandissement et de projets envisagés n'est possible.
- Du manque à gagner important pour l'entreprise.
- Que l'exploitation achetée en 2005 est condamnée car ils ne peuvent ni louer, ni vendre, ni continuer à investir.

Demandent le rachat intégral dans les meilleurs délais de l'entreprise sur la base de la valeur patrimoniale et de la valeur économique.

### ***Origine de l'observation***

M. et Mme Jean-Marc AMIGOU, La Baudière à Persac (n°13)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Les rivières Petite Blourde et Grande Blourde, traversées par la LGV-PL n'auront pas leur débit ordinaire. Comment vont-elles se comporter ? Tous les scénarios ont-ils été envisagés pour éviter les risques d'inondation ?

Qu'advient-il de mon forage servant à ma consommation personnelle et de ma source situés sur la parcelle cadastrale AT 16 qui alimente un petit étang et une grande mare refuge écologique et abreuvoir naturel de mes animaux ?

En cas d'assèchement, une indemnisation me sera-t-elle allouée ?

### ***Origine de l'observation***

M. Christian LANNEAU, 9 place des sablons 86000 Poitiers et 16 rue des Chamérops 86150 Moussac-sur-Vienne (n° 7)

### ***Résumé succinct de l'observation***

En cas de rupture du barrage de Vassivière(87), il semble nécessaire de refaire les calculs et d'en tenir compte pour l'implantation d'une pile du viaduc de franchissement sur La Vienne par la LGV-PL.

Le trafic ferroviaire à partir de la gare de Poitiers est soumis au goulet d'étranglement du tunnel ferroviaire de Saint-Benoit pour toutes les entrées et sorties vers le Sud. La LGV-PL va prendre un certains nombres de sillons. Il est indispensable de faire des projections par rapport aux sillons qui resteront disponibles pour la ligne TER et d'évaluer l'impact négatif pour l'exploitation future de cette ligne voire pour la pérennité.

## **124 - Secteur 3 entre Moulismes et Lathus-Saint-Rémy**

### **Moulismes**

### ***Origine de l'observation***

M. Alain CLAVEAU exploitant agricole, 5 rue des Rochers, Les Rémigères à Moulismes (n° 9)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- L'exploitation est enclavée entre les bois de Beauvais et le bourg des Rémigères. La LGV coupe l'exploitation sur le bas en limite des bois.
- Je demande un rétablissement au PK 45 au niveau des Rémigères pour accéder au bois de Beauvais que j'exploite.
- Points d'abreuvements impactés : une source au niveau des Rémigères est impactée par la LGV et devra être rétablie pour l'abreuvement de mes animaux. Il sera nécessaire que l'accès au cours d'eau me soit possible pendant la durée des travaux et après réalisation de l'ouvrage.

- Je possède une vigne sur la parcelle n° 392 section F au lieu-dit Les Rémigères que je souhaite pouvoir replanter à proximité aux frais du maître d'ouvrage si elle est réellement impactée.
- Je souhaite pouvoir exploiter les bois situés sous l'emprise dont je suis propriétaire avant la réalisation des travaux.
- Je demande la mise en place rapide du dispositif de réserves foncières afin de compenser les pertes foncières engendrées par la LGV.

### ***Origine de l'observation***

M. Cornelis BOONMAN, exploitant agricole au sein de l'EARL BOOMAN à la Ligaudière à Moulismes (n° 8)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- Suite à l'emprise de la LGV, un aménagement foncier est indispensable pour restructurer mon exploitation agricole ainsi que la mise en place de réserves foncières pour compenser la perte de foncier agricole d'une surface d'environ 16 hectares.
- Ainsi, il sera essentiel de créer soit un passage entre les deux morceaux d'îlots le long de la haie existante à supprimer, soit un chemin le long de la LGV entre le rétablissement de la voie communale de la Ligaudière au PK 47, vers le PK 48, à supprimer une haie prévue le long du tracé LGV. Le pont prévu au PK 47 doit permettre le passage d'engins agricoles et prévoir une largeur d'au moins 6 mètres avec abords d'une hauteur au maximum 10 centimètres.
- Je suis opposé à toute zone de dépôt de matériaux éventuelle sur ce secteur bien qu'aucune zone ne soit à ce jour prévue.
- Les parcelles impactées sont toutes drainées. Je demande le rétablissement des réseaux de drainage et la réalisation d'un drainage sur les nouvelles parcelles attribuées à l'issue de l'aménagement foncier éventuel.
- Il en est de même pour les réseaux d'irrigation enterrés issus de l'étang qui sont intégralement coupés par la LGV.
- La création de la LGV va également entraîner des allongements de parcours pour accéder à mes parcelles de l'autre côté de la ligne LGV. Dans le cas où un aménagement foncier ne permette pas de regrouper mon parcellaire du côté de la LGV où se situe mes bâtiments agricoles et d'habitation, je demande le versement d'indemnités d'allongement pendant la durée des travaux et à l'issue de l'aménagement foncier.
- Je ne souhaite pas de haie bocagère coté étang de la Ligaudière car elle entrainera une perte de foncier pour mon exploitation.
- Je demande également la déviation du cours d'eau de Monterban au PK 48 le long de la LGV afin d'éviter la création d'un délaissé sur ma parcelle située entre la LGV et la RN147.
- Je propose que la déviation de l'affluent de Monterban se fasse en amont du viaduc envisagé au PK 48 afin de poursuivre le cours d'eau le long de la LGV coté Sud-Ouest.

### ***Origine de l'observation***

M. Roger MORIN domicilié aux Grands Champs à Moulimes (n° 7)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- Problème d'accès à prévoir pendant les travaux pour l'abreuvement des animaux et changement de champs.
- A la fin des travaux: prévoir l'accès aux champs sur le rétablissement principal prévu (parcelles n°84, 89, 90, 91):2 accès à faire pour accéder aux parcelles des 2 cotés et pouvoir changer les ovins en traversant simplement la route.
- Pont : prévoir une largeur de 5 mètres minimum pour pouvoir accéder avec des engins agricoles et du matériel.la charge du pont devra être prévue pour des camions d'environ 40 tonnes (passage de camions pour de la dolomie), prévoir aussi des rambardes pour le passage des animaux.

### ***Origine de l'observation***

Maitre Carole LE PETIT-LEBON, conseil de la famille POURET, propriétaire d'un ensemble de parcelles à usage agricole et de bâtiments sis sur le territoire de la commune de Moulismes, lieu-dit Ligaudière (n° 5)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Cette propriété se trouve dramatiquement impactée par le projet de LGV Poitiers- Limoges dont le tracé, tel qu'envisagé actuellement, aurait pour effet de couper en deux la propriété et donc l'exploitation avec comme conséquences :

- des allongements de parcours considérables.
- la remise en cause de tous les travaux d'amélioration réalisés puisque la retenue collinaire se trouve dans l'emprise, avec la reprise des inondations.
- la remise en cause de tous les importants travaux de drainage réalisés.

1- L'absence d'examen d'une variante plus au Sud au niveau de Moulismes

Le dossier d'enquête publique procède à une comparaison entre deux variantes mais note qu'une troisième solution qui est pourtant évoquée, n'a pas fait l'objet d'un réel examen (voir Etude d'impact, pièce E3, page 238).

Il est difficile de comprendre, à la lecture de ce paragraphe, en quoi ce tracé plus au Sud, qui permettait d'éviter nombre d'exploitations agricoles situées sur le territoire de Moulismes, n'a pas fait l'objet d'un véritable examen.

Nous sollicitons donc l'examen d'une nouvelle variante au niveau de Moulismes, pouvant suivre le tracé de la route d'Adriers, évitant par là même l'ensemble des parcelles drainées et bâties, constitué au niveau du lieu-dit Ligaudière.

2- L'absence de prise en compte de la propriété des époux POURET et de la retenue collinaire en son centre.

Le dossier d'enquête ne tient aucun compte de la retenue collinaire qui sera englobée dans la bande des 500 mètres du tracé envisagé.

Cet ouvrage est pourtant bien visible sur les différents plans joints au dossier mais ne fait l'objet d'aucun commentaire et n'est pas même identifié en tant qu'ouvrage privé créé pour les besoins de l'agriculture.

On peut s'interroger, dès lors, sur la compatibilité entre la ligne LGV et la retenue d'eau incluant une digue de 12 mètres de hauteur, d'autant qu'une partie de la ligne doit être en déblai au niveau de cette retenue.

Le silence sur ce point de l'étude comparative des variantes au niveau de Moulismes implique, à l'évidence, une étude complémentaire sur le choix du tracé.

- Puits : disparition du puits existant, actuellement, utilisation d'une pompe thermique sans électricité sur la parcelle n° 84. Attention concernant le rétablissement du puits, si toutefois la source quand le puits sera rétabli ne fonctionne pas, prévoir un dédommagement supplémentaire du fait des parcours supplémentaires à réaliser avec un tracteur et une tonne à eau, à savoir 12 kilomètres aller-retour.
- Clôtures : actuellement 6 parcelles existantes dans l'îlot de 24 ha. Rétablissement des clôtures : prévoir des clôtures pour les ovins avec des mailles assez serrées y compris pendant les travaux. Du fait que l'îlot soit coupé en 4 morceaux, des clôtures supplémentaires sont à prévoir au bord de la voie ferrée et au niveau des nouveaux chemins d'accès
- Haies – arbres : Actuellement des arbres isolés sont sur la parcelle ce qui permet d'avoir de l'ombre pour les animaux. Création de haies bocagère à 2 endroits différents donc perte encore de foncier à prévoir également ainsi que le petit boisement isolé prévu aussi.

- Parc de tri : actuellement, il est situé au milieu de l'îlot existant positionné à l'ombre sur la parcelle n° 90. Le parc de tri devra être refait en tôle avec des cadrans galvanisés avec un pédiluve et des passages pour les animaux.
- Primes à l'herbe-primaires PAC-DPU : Perte d'argent car hectare en moins exploité. J'aimerais récupérer environ 5 hectares de terres pour compenser les surfaces perdues et que ces hectares puissent être éligibles à la PAC. Attention pour les DPU à ne pas les perdre et pouvoir les activer quand il faut.
- Maison d'habitation : Héritage d'une maison d'habitation sur la commune de Moulismes qui se situe au lieu-dit <Beauvais>, elle sera à 100 mètres de la ligne, donc perte de la valeur de la maison à prévoir (indemnisation supplémentaire).
- Projet éolien : un projet éolien était prévu sur ma parcelle, pour l'instant il est remis en cause. Mais perte encore sur une de mes parcelles.
- Drainage : sur les parcelles drainées n°84, 89, 90, prévoir le rétablissement des branchements de drainage après travaux.

## **Plaisance**

### ***Origine de l'observation***

Mme Sylvie LAFARGE, Directeur de la Coopérative GROUPEMENT DES ELEVEURS DU HAUT POITOU à Montmorillon, coopérative propriétaire de la ferme située à Chiroux Neuf à Plaisance (n° 1)

### ***Résumé succinct de l'observation***

A bien vu qu'il y a un rétablissement de l'accès prévu pour véhicules lourds et demande que ce chemin soit goudronné.

### ***Origine de l'observation***

M. Mickaël CHARTIER (n° 4)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Je ne souhaite pas qu'il soit planté un alignement d'arbres et un boisement en bande boisée entre la zone PK 50 et PK 51 sur la RD 112a.

### ***Origine de l'observation***

M. Hervé de MONVALLIER domicilié à La Lanne à Jouhet (n° 5).

### ***Résumé succinct de l'observation***

J'interviens comme PDG de la SODEM, abattoir qui loue le domaine de Chiroux Neuf, commune de Plaisance. Nous demandons que le rétablissement prévu à partir d'un pont route au PK 48,9 soit bien sur toute sa longueur jusqu'à Chiroux Neuf praticable par des poids-lourds.

## **Lathus-Saint-Rémy**

### ***Origine de l'observation***

M. Robert HEBRAS domicilié 4 rue du Tilleul, Maison Celle, Saint-Rémy -en -Montmorillon. Propriétaire à Lathus-Saint-Rémy (n° 11 Lathus et n° 1 Montmorillon sous-préfecture)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Je suis propriétaire de 18 ha 38 ares longeant la RN147 sur 700 m environ, l'expropriation sera importante, comment accéder avec des animaux aux restes de terre servant à l'élevage ovin s'il n'y a pas de passage au bout de la route de Chez le Maçon.

Je demande le rétablissement du chemin rural de Chez le Maçon à Chez Bachelard.

### ***Origine de l'observation***

M. Jean Claude HEBRAS, représentant de l'EARL Le MAÇON, Chez le Maçon à Lathus-Saint-Rémy (n° 9)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- Mon exploitation de 135 hectares en polyculture élevage ovin est coupée en deux par le tracé de la LGV Poitiers-Limoges, séparant mon siège d'exploitation d'un parcellaire groupé de 58 ha .L'emprise de 9 ha porte sur des terres en fermage et en propriété qu'il conviendra de compenser par des réserves foncières à mettre en place rapidement et par un aménagement foncier sur le périmètre perturbé par le projet de LGV. Je demande que les parcelles nouvellement attribuées par l'aménagement foncier soient également drainées, afin de compenser celles perdues à leur juste valeur.
- Je rappelle par ailleurs avoir conclu deux mesures de PHAE sur une surface de 59 ha dont la plupart des parcelles sont situées sous l'emprise ou à proximité, qu'il conviendra d'indemniser si je ne peux respecter mes engagements du fait de l'ouvrage public.
- Mon activité d'élevage ovin nécessitera le déplacement de clôtures et la création de nouvelles clôtures aux frais du maître d'ouvrage. Je demande à ce que les travaux de clôture soient bien anticipés afin de ne pas perturber l'organisation de mon activité agricole.
- Je demande le rétablissement des 13 points d'eau présents sur mon exploitation à proximité de la LGV pouvant être impactés pendant la phase de travaux.

A cette lettre est jointe une copie de la page 16 de l'annexe « ORTHOPHOTOPLANS » sur laquelle sont positionnés 6 points à étudier :

- Point A : prévoir une traversée de drainage sous la nouvelle route (RD112A) entre PK 50 et PK 51.
- Point B : je demande l'élargissement du pont et de la nouvelle route (RD112A) pour faire un passage pour les animaux (PK 50 PK 51), l'accès à mes parcelles au Sud de la RN147 étant supprimé par la LGV.
- Point C: prévoir un passage pour une sortie de drainage sous la LGV afin de pouvoir drainer les parcelles D106, 107, 68 sur la commune de Lathus-Saint-Rémy.
- Point D : prévoir le rétablissement de sortie de drainage sous la LGV, car celui existant passe déjà sous la RN147.
- Point E : prévoir la réfection du chemin qui part de Chez le Maçon et sort sur la RD112A, car il n'y a pas de rétablissement prévu au bout de me route à la RN 147.
- Point F : je possède un abri pour les animaux au point F, primordial pour le pâturage hivernal de mes ovins.

### ***Origine de l'observation***

M. Lucien LEDON, fils de Mme LEDON Andrée, propriétaire d'une vigne à Labroue commune de Lathus-Saint-Rémy, et domiciliée à Plaisance (n° 5)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Je souhaite savoir comment se passera l'expropriation de cette parcelle et l'évaluation du bien. Je désire savoir comment sera résolu le problème du rond-point et de l'ancien RD 10.

## **125 – Secteur 4 entre Buissière-Poitevine et Peyrat-de-Bellac**

### **Buissière-Poitevine**

### ***Origine de l'observation***

Monsieur LAVAUD « chez Paulet » (n° 3)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- N'était pas au courant car les informations étaient transmises au fermier occupant et pas au propriétaire (monsieur Lavaud habite Poitiers).
- La construction de la LGV va couper sa propriété de 37 ha. Comme les bâtiments d'exploitation sont situés du côté Est, il va être indispensable que les accès soient possibles

pour la partie Ouest des terres agricoles. Il demande qu'un passage soit aménagé sous la partie remblai. Il n'est pas opposé à des échanges parcellaires.

- Il doit signer le 1<sup>er</sup> janvier 2014 un nouveau bail, il aimerait connaître avant les contraintes

***Origine de l'observation***

Madame HEBRAS, exploitante agricole retraitée (n° 14)

***Résumé succinct de l'observation***

- Etant impactée elle aimerait avoir une compensation accolée au reste de sa propriété, du même côté de la LGV

***Origine de l'observation***

Monsieur DUPONT (n° 16)

***Résumé succinct de l'observation***

Propriétaire d'un magasin funéraire (page 100, pièce E9, cahier 4/7)

- Préciser les mesures prises en cours de travaux pour maintenir les accès.

***Origine de l'observation***

Monsieur LETANG chez Paulet à Bussière-Poitevine (n° 18)

***Résumé succinct de l'observation***

Il avait prévu de rénover sa maison, prévenu d'un changement de tracé en 2009, on lui a conseillé de ne pas faire les travaux.

- Il n'a rien fait dans ses bâtiments, il attend. Il souhaite avoir une réponse très rapide. Il est dans une situation très inconfortable et stressante. Peut-on préciser un calendrier ?

***Origine de l'observation***

Monsieur et Madame DELPORT – le grand chemin à Bussière-Poitevine (n° 22)

***Résumé succinct de l'observation***

Exploitants agricoles aux lieux dits « Chez Paulet » et « le grand chemin »

- Comment seront rétablis la continuité des chemins communaux
- Comptant prendre leur retraite en 2013, comment pérenniser leur entreprise, pas de repreneurs dans ces conditions

***Origine de l'observation***

Monsieur et Madame AUFORT – SCEA Les Granges, 15 les Granges de chez Gillet à Bussière-Poitevine (n° 24)

***Résumé succinct de l'observation***

Ces propriétaires subissent un préjudice foncier et aux bâtiments sur l'Embergement, avec un préjudice sur les sources. Une perte de droits à primes. Un préjudice écologique et forestier.

- Au vu du bilan des préjudices, la complexité de la restructuration de l'outil de travail, l'exploitant demande l'expropriation de l'ensemble du parcellaire de l'Embergement situé à l'Ouest de la N 147.

Dans le cas contraire il faut rétablir l'outil de travail avec une accessibilité en toute saison :

- Créer un passage entre les îlots pour les tracteurs et leurs chargements
- Créer un passage pour les animaux
- Créer de nouveaux points d'abreuvement

***Origine de l'observation***

Monsieur COLLACHE (indivision) (n° 617 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Propriété en bordure de la N 147, à proximité du carrefour de la D 4 au Gatebourg Bas à Bussière Poitevine.

Cette propriété est directement impactée par la LGV et le rétablissement des routes N 147 et D 4, elle est actuellement mise en location.

Dans sa correspondance du 29 mai 2013, RFF écrivait : « Même si nous notons bien votre intérêt pour une acquisition de votre bien par Réseau Ferré de France, nous vous invitons vivement à réitérer votre position dans le cadre de l'enquête publique... »

- Sur la N 147, un carrefour giratoire est-il envisagé et quelle sera son importance ?
- Où sera implantée la nouvelle D 4 et à quelle distance des limites de la propriété ?
- Ces ouvrages seront-ils en surélévation et ne risque-t-il pas d'enclaver le terrain et la maison ?
- Cet enclavement ne risque-t-il pas d'aggraver en certaines circonstances et notamment en cas de violentes pluies, la stagnation des eaux ?
- Une expropriation ou une cession amiable à RFF et-elle envisageable, la famille n'y étant pas opposée, quelles sont les démarches préalables à envisager ?

### ***Origine de l'observation***

Suite à une intervention orale lors d'une permanence.

### ***Résumé succinct de l'observation***

Comme l'a souligné le garant dans son rapport du 21 octobre 2010 :

- La mise en place par RFF d'une « cellule d'assistance à personnes fragiles », mais également d'un « Comité d'écoute » destiné à traiter des situations particulières, afin de trouver des solutions aux problèmes fonciers des personnes soumises à une « impérieuse nécessité de réalisation de leurs actifs immobiliers », et d'examiner la question de la moins value d'un bien situé à proximité du tracé est-il envisagé ?

### ***Origine de l'observation***

Madame Geneviève GAILLARD propriétaire d'une ferme située à Lagemichène, à Bussière-Poitevine (n° 1613 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Les bâtis et le terrain de cette propriété se situent entre les PK 60 et PK 62.

- Des erreurs apparaissent dans le chapitre étude d'impact pièce 9 chapitre 4, il faut lire tous les bâtiments d'élevage associés à ce siège se trouve dans la zone impactée
- Dans les terrains impactés aucune voie n'est prévue
- Le terrain est coupé en deux, impossible d'exploiter sans outil de stockage pour les animaux et la nourriture;
- Demandes particulières : restructuration foncière, rétablissement de voirie, des bâtiments à reconstruire.

### ***Origine de l'observation***

Monsieur CARTIAUX, 3 Busserolles à Bussière-Poitevine (n° 1482 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

L'exploitation se situe entre Busserolles et Gatebourg, elle est directement impactée par la ligne (au Sud de Gatebourg et/ou au Sud-Ouest de Busserolles).

- Le tracé impactant l'îlot n° 4 (entre Busserolle et Gatebourg) porte sur le détournement de la route départementale n°4 dite « route de Saint Barbant ». Ce tracé est

regrettable à de multiples titres, notamment de par le fait qu'il ne réutilise pas la route existante, mais en crée une nouvelle voie. Quel est l'intérêt ?

- De plus, je vous informe que la parcelle n°120 de l'îlot 4 impactée, a fait l'objet de travaux de drainage très récents et se trouve ceinturée d'un fossé sur toute la longueur de sa partie Ouest. La réalisation de ces travaux a permis de constater une très nette amélioration de l'évacuation des eaux pluviales rendant ainsi la parcelle nettement plus saine et permettant une forte amélioration des rendements. Je tiens à votre disposition les factures acquittées de ces travaux réalisés au cours des trois dernières années.
- Enfin j'attire respectueusement votre attention sur l'absolue nécessité de parfaitement anticiper le schéma d'évacuation des eaux pluviales, de sorte que les travaux, s'ils devaient être réalisés, conduisent à connecter les fossés nouvellement créés à ceux préexistants.
- Concernant l'îlot 5 (au Sud de Gratebourg), de même que pour l'îlot 4, j'attire votre attention sur la nécessité de connecter le nouveau réseau d'évacuation des eaux pluviales à celui préexistant, ceci afin d'éviter tout préjudice connexe.

### **Mézières-sur-Issoire**

#### ***Origine de l'observation***

Monsieur Delalande Patrice (n° 8)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Pouvez-vous indiquer précisément les mesures antibruit prises entre l'Echalarderie et la Croix de la Pile ?

### **Saint-Bonnet-de-Bellac**

#### ***Origine de l'observation***

Monsieur Jérôme BREUIL, madame Hélène BREUIL, propriétaires indivis du domaine de « La Parlière » à Saint Bonnet de Bellac (n° 1 et n° 2, puis n° 425, 719 et 757 préfecture Limoges)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

- L'ensemble des sources, étangs, rivières du domaine doit être préservé, quelles sont les mesures prises pour préserver la qualité des eaux souterraines et des zones humides ?
- Est-il envisagé, par RFF un constat, par huissier, avant travaux ?
- Une étude acoustique est-elle envisagée et les mesures nécessaires pour y remédier sont-elles envisagées (cette propriété étant à 300 m.) ?
- Qui prendra en charge la réfection des clôtures ?

#### ***Origine de l'observation***

Madame PEIGNON – exploitante agricole – identifiant 043 (n° 9)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

- Elle a une source particulière, source au PK 70 : alimentant sa maison et son bétail, cette alimentation sera-t-elle maintenue ?
- Les routes qui ne seront plus utilisées seront-elles rendues comme utilisables en terre agricole ?

#### ***Origine de l'observation***

Madame Joëlle HACHE demeurant à Strasbourg (n° 1423 préfecture Limoges).

#### ***Résumé succinct de l'observation***

- Ces deux actions {création de la LGV et rénovation de la POLT) ne sont-elles pas concurrentes ?
- N'a-t-on pas déjà fait une croix sur la POLT puisque les études de rentabilité de la LGV préconisent la capture des usagers de la POLT par le passage de 11 trains AR à 4 pour la POLT?
- Alors pourquoi faire des travaux de rénovation de la POLT ?
- L'Autorité Environnementale a rendu son rapport sur le projet et a mentionné de nombreuses remarques qui engendreront une hausse des coûts du projet. A combien se monte le nouveau coût après intégration du chiffrage de ces remarques ?
- Pourquoi n'y-a-t-il pas de plan de financement du projet dans les documents de l'EP ?
- L'absence de ce plan est-elle légale dans ce dossier ?
- L'évaluation du projet était de 1,6 milliards € en 2011, pourquoi le montant n'est-il pas actualisé 2013 ?
- Concernant la présentation du projet par RFF et les financeurs : le projet ne concerne que la portion Limoges-Poitiers à voie unique et sans aucun arrêt intermédiaire. Est-il honnête de dire que le projet LGV assurera le service de 8 départements et 2,5 millions de voyageurs alors que 6 ne seront pas directement irrigués par la ligne et seront même privés de leurs dessertes actuelles ?
- Est-il honnête aussi de représenter la voie LGV sur les schémas du document de l'EP en ne respectant pas l'échelle du terrain ceci afin de minimiser l'impact de la voie sur le paysage ?
- Si le projet LGV se réalise est-ce un progrès de devoir faire Limoges-Poitiers-Bordeaux-Toulouse pour se rendre de Limoges à Toulouse ?
- Quelle sera l'intensité du bruit du chantier et pour quelle durée (allées et venues de camions et d'engins de chantier) ?
- Combien de temps faudra-t-il attendre entre la coupure des routes et la construction des ponts ?
- Quelle possibilité existera de traverser le chantier sachant que le village de l'Hôpital n'a qu'une voie d'accès sans possibilité de détour ?
- Le médecin, la poste, le service d'ordures ménagères pourront-ils atteindre le village ?
- Est-ce que la zone de chantier de 500 m pourrait être dépassée et venir avoisiner les habitations ?
- Les plans de RPF ne font pas part des lieux de stockage provisoires de tous les déchets du chantier, seront-ils stockés en dehors de la zone de 250 m qui est déjà très proche de nos maisons ? Si oui à quel endroit ?
- Quels sont les écoulements prévus et comment sera gérée l'évacuation des eaux et des boues générées lors du chantier ?
- Quelle sera l'intensité et le nombre de tirs de mines pour le creusement des 18 m du passage des Rochettes et quel sera l'impact des vibrations sur nos maisons ?
- Quel est le risque de propagation du gaz radioactif « radon » contenu dans les roches fracturées à cette occasion et quel est le risque encouru de se trouver à proximité pour les hommes mais aussi pour les animaux de fermes et domestiques ?
- Y aura-t-il une indemnisation des riverains pour les nuisances occasionnées par le chantier et la voie LGV ?
- Qui va payer et effectuer les réparations et l'entretien des voies communales qui seront détruites ou endommagées pendant les travaux ? Et dans quels délais ?

- Etant donné qu'une source qui se situe dans l'emprise des travaux est canalisée sous terre et que la canalisation passe dans ma propriété n'y-a-t-il pas de risque de percement de la canalisation pendant les travaux ?
- Comment la source sera-t-elle utilisable puisqu'elle se situe directement sous les déblais voire sous la ligne ?
- Y aura-t-il un nouveau captage en remplacement ?
- Le passage d'un déblai à un remblai par le TGV est réputé être bruyant comme ce sera le cas à l'Hôpital, des murs anti-bruit sont-ils prévus ? Peut-on les demander ?
- Un grand nombre de grands animaux (cerfs, chevreuils, sangliers) parcourent les herbages à proximité en venant de la forêt de « la Lande de l'Hôpital », ces forêts seront coupées des herbages par la voie LGV. Pourquoi RPF n'a-t-il pas prévu de passage d'animaux afin de ne pas les isoler de leurs pâtures ?

### ***Origine de l'observation***

Monsieur Gérard SCHLINGER, L'Hôpital à Saint Bonnet de Bellac (n° 1288 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- L'absence du plan de financement d'un tel chantier est-elle légale et compatible avec une enquête d'utilité publique ?
- Est-il normal que le chiffre du montant estimé des travaux ne soit pas actualisé à la date de l'enquête mais à l'année 2011 ?
- Qui devra payer le coût du chantier sachant que la Région Poitou-Charentes, le département de la Vienne, de la Creuse, de l'Indre refusent d'ores et déjà de financer, que le département de la Corrèze est surendetté et ne participera pas au financement ?
- Pourquoi RFF n'a-t-il pas proposé de solution alternative en tenant compte de l'existence des lignes déjà présentes, TER et POLLT ? D'autant qu'une somme de 500 millions d'euros ont déjà été financés pour la POLLT et une centaine de millions d'euros ont été dépensés pour le TER Limoges-Poitiers.
- On nous rebat les oreilles sur les quelques minutes gagnées par la LGV sur la ligne POLLT. Or l'on prend comme référentiel de comparaison, le temps de parcours de gare en gare. Ne serait-il pas plus honnête et plus judicieux de prendre un lieu neutre pour faire la comparaison ?
- En effet, si le calcul du temps de trajet était effectué de mairie à mairie, d'un opéra à l'autre ou même d'une université à l'autre, la ligne POLLT ne serait-elle pas plus efficiente que la LGV puisque la gare d'Austerlitz est reliée directement au métro, contrairement à la gare Montparnasse où arriverait la LGV, et d'où il faudra marcher <sup>1</sup>A d'heure jusqu'au métro ?
- Comment sera financé le fonctionnement de cette ligne, alors même que sa non rentabilité est attestée pour les cinquante prochaines années ?
- Sachant que la SNCF a déjà fait savoir qu'elle refusera de gérer la ligne, à combien faut-il évaluer le taux de rentabilité qui sera exigé par le prestataire ? Combien faudra-t-il dépenser pour combler la différence, et qui payera ?
- Si d'aventure le chantier ne voyait pas le jour immédiatement, quel sera le sort des terres ou des maisons gelées par la DUP, notre voisine impactée de La Graule étant déjà dans l'impossibilité de vendre depuis 2006 ?
- Selon quelles modalités seront gérés les droits de ventes, partages et successions ?
- Est-il normal que l'on fasse une étude d'impact sur la flore et la faune sans faire d'étude d'impact sur les êtres humains ?
- Alors que le gouvernement prévoit une nouvelle tranche d'économies de 14 milliards d'euros pour 2014, est-il sérieux de vouloir maintenir une dépense estimée à 1,7 milliards d'euros pour un projet financièrement déficitaire à long terme ?
- Comment faut-il considérer la carte de France accompagnant les dossiers de RFF qui montrent un prolongement de l'appendice Poitiers-Limoges jusqu'à Brive et Cahors situés sur la ligne POLLT, faisant croire à une prolongation de la ligne ? L'honnêteté n'aurait-

elle pas voulu qu'y figurent aussi les gares d'Argenton-sur-Creuse, de La Souterraine, de Périgueux, voire de Guéret dont les usagers seront obligés d'emprunter la nouvelle ligne au détriment de la POLLT ?

- A la vue des sommes investies, quel est l'intérêt pour la ville de Poitiers ou du département de la Vienne de gagner une heure pour rejoindre toutes les villes nommées ci-dessus ?
- Peut-on considérer d'utilité publique un barreau de 112 km construit au mépris des besoins en transport des populations du Nord du département qui ne bénéficieront plus du TER ou des dizaines de milliers d'usagers des départements voisins à qui l'on supprimera la ligne POLLT ?
- Pourquoi, alors que lors des premiers contacts et réunions avec les riverains, les techniciens de RFF nous ont juré que tous les chemins d'accès seraient rétablis, un seul raccordement serait-il construit pour l'Echalarderie et le village de l'Hôpital ? Ce tracé nous éloigne encore d'avantage du centre bourg et de nos voisins immédiats. Quid du passage des troupeaux ?
- Pourquoi n'avons-nous pas la certitude de voir rétabli les sources et captations des fontaines et des droits d'eau du village ?
- Comment la source à laquelle j'ai accès sera-t-elle utilisable puisqu'elle se situe directement sous les déblais, voire sous la ligne ?
- Y aura-t-il creusement d'un nouveau captage en remplacement ? Les moyens techniques ne manqueront pas sur le chantier.
- Lors des travaux, comment pourrons-nous traverser le chantier, sachant que notre village comme celui de l'Echalarderie sont en cul-de-sac, et qu'aucun détour n'est possible ?
- Suis-je assuré de pouvoir me rendre au travail durant le chantier ?
- Combien de temps faudra-t-il attendre entre la coupure des routes et la construction des ponts ?
- Sommes-nous assurés que les secours, le médecin, la poste, le service d'enlèvement des ordures ménagères où les livreurs (gaz, surgelés etc...) pourront nous atteindre ?
- Quel sera l'intensité du bruit du chantier et pour quelle durée, sachant qu'il y aura plusieurs centaines de passage de camions quotidiens et l'utilisation d'engins de chantiers ?
- Nous savons que le bruit du passage d'un TGV est le plus intense lorsqu'il quitte un déblai pour un remblais comme ce sera le cas à l'Hôpital, des murs anti-bruit seront-ils prévus jusqu'à hauteur des caténaires ? Pouvons-nous les demander ?
- Pourquoi stocker définitivement les roches inutilisables provenant du creusement du pont des Rochettes à Bellesse directement à proximité de l'hôpital et sur de bonnes terres agricoles, alors qu'ils pourraient être stockés sur des landes dépourvues d'habitations, ou servir pour le remblai d'un contournement de la commune de Saint Bonnet de Bellac ?
- Le chantier peut-il déborder de la zone des 500m ? Si oui, y a-t-il une limite où peut-il avoisiner directement les habitations ?
- Les plans de RPF ne font pas part des lieux de stockages provisoires de tous ces déchets, seront-ils stockés en dehors de la zone de 250m qui est déjà à proximité de nos maisons ? Si oui, à quel endroit ?
- Peux-t-on faire confiance aux informations présentés dans le document d'accompagnement au projet lorsque l'on voit des schémas visuels volontairement tronqués ? Je cite pour exemple : La coupe « La Graule -L'Hôpital » qui présente un petit train miniature qui n'est absolument pas à l'échelle du terrain. La représentation de l'impact de la voie et du train est volontairement minimisée et falsifiée. Le même constat vaut pour l'ensemble des 112 km de représentation de la voie, centrée dans la zone des 500m. L'impact est en effet de près de 70m de large entre les grillages, et jusqu'à 130m dans la tranchée de Bellesse : 80m en haut de l'entonnoir (selon RPF) + 25m de chaque côtés. Les haies bocagères seront donc distantes d'autant alors qu'elles sont représentées à touche-touche de la voie sur l'ensemble du trajet. L'impact visuel de l'emprise est donc volontairement minimisé là aussi. On peut s'interroger par ailleurs sur la largeur du chantier qui n'est pas représentée.

- Au regard de la question n° 14 et des constats qui l'illustrent, faut-il prendre pour argent comptant les autres volets de ce dossier de plus de 4000 pages ? Ne comporte-t-il pas d'autres tromperies ?
- Pourquoi la coupe « La Graule-L'Hôpital » ne montre-t-elle pas l'impact des zones de remblais de « l'intégration paysagère » ? Quelle sera la hauteur de celle-ci ?
- En cas de fortes pluies, le nouveau modelé du relief ne va-t-il pas provoquer des ravinements ou un écoulement des eaux trop rapide sur les habitations en contre-bas ? Sachant que l'écoulement du chemin communal donne déjà dans la parcelle qui supporte mon habitation !!! Il n'y a pas de raison qu'en plus je reçoive l'eau du chantier ou des futurs remblais.
- Quel sera l'intensité et le nombre des tirs de mines pour le creusement des 18m du passage du pont des Rochettes et quel sera l'impact des vibrations sur nos maisons ?
- Nombre de grands animaux (cerfs-chevreuils-sangliers-blaireaux) parcourent les herbages à proximité du village en venant de la forêt de « la lande de l'hôpital », ces forêts seront coupées des herbages par la voie LGV. Pourquoi RPF n'a-t-il pas prévu de passage d'animaux afin de ne pas les isoler de leurs pâtures ?
- Le remembrement obligatoirement associé au projet au lieu-dit l'Hôpital, prendra-t-il en compte le contournement du village par les engins agricoles ?
- Y aura-t-il une indemnisation des riverains pour les nuisances occasionnées par le chantier et la voie LGV ?
- La non réalisation du rétablissement intégral des routes, le plan de financement faisant défaut, des passages animaliers tous les 10 km, la quasi absence de passage pour les troupeaux domestiques dans une zone exclusivement rurale, une voie unique sur 70 km, le non rétablissement des sources, la falsification des représentations graphiques... Cet inventaire partiel ne fait-il pas la preuve de la construction d'une ligne LGV au rabais, sans prise en compte des besoins, au prix particulièrement délirant de 15.000€ pour un mètre de voie, valeur 2011 ?

### ***Origine de l'observation***

Madame Delphine HERR, La Graule à Sain Bonnet de Bellac (n° 1355 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Propriétaire de 68 ha totalement groupés autour des bâtiments, directement impactées par la LGV, identifiant 148, pièce E9 cahier 4/7. L'îlot principal de 38 ha se trouve coupé en deux moitiés.

- Les dépôts de terre sont prévus sur une surface de 7,2% de l'îlot, est-ce confirmé ?
- Un tunnel sous la ligne permettant l'accès aux troupeaux et au matériel agricole pour l'exploitation des 20 ha qui se trouveront de l'autre côté est-il toujours prévu ?
- La surface de la ligne et la surface des dépôts de terre représentent 10% de l'exploitation.

Cette exploitation ne pourra survivre que si :

- Un tunnel d'accès sous la ligne est fait
- Le rétablissement de tous les ouvrages hydrauliques
- L'abandon des dépôts de terre prévus sur l'îlot
- Une redistribution des terres contiguës à l'exploitation actuelle
- La remise en état des clôtures et des cultures

A noter que l'étude environnementale ne prend pas en compte sur ce site :

- La présence de salamandre, de grands capricornes, de hiboux, de faucons, milan, chouettes, tritons, chauves-souris, écrevisse, ... de chênes plus que centenaires.

### ***Origine de l'observation***

Monsieur SCZEPANIAK, Bellenesse Haut à Saint Bonnet de Bellac (n° 402 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Propriété identifiant 115 pièce E9, cahier 4/7.

Cette propriété sera très fortement impactée.

- Comment vont être gérés les risques : fissures, passage d'engins, perforation de roches,...
- Comment va être gérée la continuité de l'écoulement des eaux et de la circulation hydraulique ?
- Inquiétude pour la continuité des circulations entre parcelles, les clôtures,...
- La compensation financière.

### ***Origine de l'observation***

Monsieur Pascal MARTEL, lieu-dit « chez Marcou » à Saint Bonnet de Bellac

Madame Marie de VILLELE, lieu-dit « chez Marcou » à Saint Bonnet de Bellac

(n° 1645 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Ils ont fait l'acquisition en 2007 d'une maison de domaine à rénover afin d'y créer une activité économique en développant un projet agrotouristique. Créant dans un premier temps nos 2 emplois, et à terme un ou des emplois supplémentaires.

- Des plantations conséquentes entre la LGV et notre habitation, aptes à réduire fortement les nuisances sonores sont-elles possibles ?
- Concernant l'accueil en chambres d'hôtes, qui souhaiterait venir se reposer à la campagne à proximité d'un chantier d'une telle ampleur ? Nuisances sonores, de trafic, de poussières... rendraient l'activité impossible durant la phase des travaux. Oe même comment attirer des touristes dans une région aux paysages défigurés, sites naturels, points de vue... détruits à jamais par un tel mur infranchissable ? Ceci n'est-il pas en totale contradiction avec la communication du département et de la région pour attirer touristes et nouveaux installés, dans une région « préservée » ? Quelles compensations sont prévues pour ces pertes d'exploitations ?
- Un des volets du projet d'installation est l'organisation de randonnées avec nos ânes, ainsi que l'accueil de public en situation de handicap. De même, ce projet de LGV rend cette activité non viable économiquement, en détruisant les chemins de randonnées, les sites de promenade, .en multipliant les contraintes, en apportant son lot de nuisances sonores, visuelles... Quelles compensations sont prévues pour ces pertes d'exploitations ?
- Dès l'annonce de cette ligne LGV, nous avons temporisé le lancement de ces activités qui au départ étaient le cœur de notre projet et avons développé l'activité apicole, qui est devenue notre activité principale. Là aussi, si cette ligne se réalisait le préjudice serait loin d'être négligeable.
- Destruction ou amputation des aires de butinage, d'où perte de rendement ou obligation de chercher d'autres ruchers plus éloignés (l'aire de butinage d'un rucher représente un rayon d'environ 3km, et une ligne LGV est pour les abeilles une barrière quasi infranchissable).
- Perturbation d'accès aux sites d'implantation de nos ruchers pendant et après les travaux : nous avons 15 à 20 ruchers répartis dans un rayon de 20 km autour du siège de l'exploitation, ce qui représente environ 20 000km parcourus annuellement pour la visite des ruchers.
- Allongement donc des temps de parcours, d'où pertes d'activité, augmentation des contraintes d'exploitation et des coûts de production.
- Quelles compensations sont prévues pour ces pertes d'exploitations ?
- Pendant et après les travaux des cultures et plantations de plantes mellifères par RFF sont-elles envisageables ?

## **Peyrat-de-Bellac**

### ***Origine de l'observation***

Madame QUESNEL – La Lande à Peyrat de Bellac (n° 2)

### ***Résumé succinct de l'observation***

La LGV coupe sa propriété en deux. Cette propriété est en fermage. Madame Quesnel possède des chambres d'hôtes. Cet élément particulier du loisir est déjà répertorié par RFF (page 103, pièce E9, cahier 4/7)

- Est-il prévu de maintenir les routes en état de fonctionnement pendant et après les travaux pour assurer la desserte de cette propriété, en ce qui concerne le fermier et les chambres d'hôtes ?
- Elle demande que le remblai anti-bruit soit arboré ;

### ***Origine de l'observation***

Monsieur et Madame MORICHON – Le Breuil Bas à Peyrat de Bellac – identifiant 109 (n° 9)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- Demande que tous les travaux de remembrement (clôture, eau, arrachages des haies,...) soient réalisés avant les travaux de la ligne.
- Que le remembrement soit réalisé avec inclusion de l'emprise.
- Rétablissement ou établissement d'un passage entre le PK 73 et le PK 74
- Ils demandent une compensation des surfaces perdues en surface

### ***Origine de l'observation***

Monsieur Jacques LUNET – L'Echalarderie à Saint Bonnet de Bellac (n° 12)

### ***Résumé succinct de l'observation***

- Mesures prises contre la dégradation de la ressource en eau
- L'impact des herbicides, susceptibles d'être utilisés, sur la qualité de l'eau.

### ***Origine de l'observation***

Monsieur SOUCHAUD – L'Etang à Peyrat de Bellac (n° 1318 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Exploitant 120 ha (750 brebis). Directement impacté. : coupure d'exploitation, délaissés...

- La route entre l'Etang et Bessereix doit être impérativement rétablie ?
- Comment seront compensées les pertes de surface ? En quantité, en qualité et surtout à proximité des bâtiments d'élevage.
- Préciser les mesures envisagées (Identifiant 052 - pièce E9, cahier 4/7, page 126).

### ***Origine de l'observation***

SARL ABO WIND agence de Toulouse (n° 1421 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

La société a un projet éolien sur la commune et celles de Blond, Bellac, et Mézières-sur-Issoire. S'inquiète d'une déclaration d'utilité publique non suivie d'une réalisation (report après 2030). Souhaite le rejet de l'utilité publique et la continuation de leur projet tout en prenant en compte une distance de sécurité de 150 mètres par rapport au tracé de la LGV.

## 126- Secteur 5, entre Bellac et Chamborêt

### Bellac

#### *Origine de l'observation*

M. Jean-Marie BALLETT-BASSINET, Lépaud, Route de Gravelat (n° 20 et 1377 préfecture Limoges)

#### *Résumé succinct de l'observation*

- Afin de poursuivre mon activité commerciale, pourquoi je n'ai pas de passage gibiers ?
- Comment la construction du pont se réalise sur la départementale Bellac – Saint-Junien, comment va-t-il être construit ?
- Pourquoi l'aménagement des deux entrées de ma forêt ne sont pas prévu ?
- Quelle sera la compensation financière ?
- Avez-vous prévu une indemnisation de ces terrains gelés ?
- Comment compter vous faire si vous coupez l'alimentation de mon forage ?
- Comment compter vous faire lorsque vous allez avec l'élargissement de la route départementale déduire une partie du parc d'élevage ?
- Quel budget allez-vous prévoir ? (l'indemnisation du terrain – l'indemnisation du bois – l'indemnisation perte d'exploitation – l'indemnisation perte de la valeur marchande).

#### *Origine de l'observation*

Mme Huguette HELITOS BRIZARD, Vacqueur (n° 37)

#### *Résumé succinct de l'observation*

- Une grande partie de mes bois et terres agricoles se trouvent à l'intérieur de la bande, ce qui engendre une coupure de la propriété. Que prévoit RFF pour pallier les conséquences de ces coupures ?
- Sont évoqués diverses problématiques : le risque de rétention d'eau dans les champs après les travaux et la difficulté de leur exploitation et leur dévalorisation. Un dédommagement est-il prévu ?
- La proximité des travaux risque d'engendrer une fragilisation de la maison et des bâtiments (tirs de mines), les réparations sont-elles prises en charge ?
- Sur le plan du dossier de l'enquête publique rien n'est indiqué concernant les terres de déblais à proximité de ma maison. Où seront-elles stockées ?
- Un tel projet dévalue dès maintenant ma propriété.

#### *Origine de l'observation*

PR. C. GOODFELLOND agriculteur propriétaire à Vacqueur et George GOODFELLOND exploitant à Vacqueur (n° 1443 Préfecture Limoges)

#### *Résumé succinct de l'observation*

Indiquent qu'ils subissent les préjudices suivants :

- réseaux de drainage et points d'abreuvement impactés,
- possibilité de dégâts d'eau dus aux constructions à côté des terrains agricoles,
- coupure d'un point d'eau naturel.

## **Blond**

### ***Origine de l'observation***

M. Pierre GRASSET, Les Bordes et le Pré Lavergne (n° 2 et 10).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Détaille les impacts hydrauliques catastrophiques, arrêts d'approvisionnement en eau sur les deux propriétés, plus d'eau pour les animaux, perte de revenu, projet installation fils remis en cause, .../... absence de solutions concrètes de la part de RFF concernant le préjudice.

### ***Origine de l'observation***

Association Ferme de DROUILLE (n° 13)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Nous constatons que la ligne LGV en projet couperait les sources qui approvisionnent l'étang (parcelle 902), donc provoquerait à terme, son assèchement ; la conséquence serait une dépréciation notable de la valeur du bien.

### ***Origine de l'observation***

M. J-François BREGERON, le Buisson (n° 14)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Entre le PK 82 et le PK 83 la LGV traverse des parcelles drainées, avec l'eau sous pression naturelle qui descend par gravité pour abreuver les troupeaux. Est-il prévu de me compenser par des parcelles drainées ?

La valeur agronomique sera-t-elle respectée (drainage, éléments fertilisants, le chaulage depuis 20 ans) ?

### ***Origine de l'observation***

M. Max RAMPAL, Château Bâtard à Blond (n° 1129 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Concernant les nuisances :

- A quelle hauteur est prévu le remblai sur lequel passera la LGV lors du franchissement de la D875 et comment sera traitée cette nuisance visuelle ?
- Pourquoi le passage au niveau de la D3 n'est-il pas prévu en tranchée couverte ?

## **Vaulry**

### ***Origine de l'observation***

M. Patrice VIGNAUD, la Burgeade (n° 375 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Enumère les préjudices engendrés par la LGV sur son exploitation :

- Surfaces impactées et expropriées 10 Ha.
- Parcelles sans accès, 2 Ha derrière la ligne.
- Zone de dépôt en plus de l'expropriation.
- Bâtiments sous l'emprise de la LGV.
- Perte de surface sans espoir d'en récupérer, aucune réserve foncière n'a été faite.
- Installation de sa fille compromise sans foncier.

***Origine de l'observation***

M et Mme Roland BOUTET, La Burgeade (n° 1 et 912 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Trop d'impact sur notre maison et sur la source qui est notre propriété qui vient directement alimenter notre consommation.

Précisent notamment que la source est inaliénable en date des 28 janvier, 22 et 27 février 1897 dont photocopie étude de Maître Jean Courivaud à Cieux.

***Origine de l'observation***

M. Michel BOYE, chemin de l'Atelier Rousset (n° 7)

***Résumé succinct de l'observation***

Evoque le cas particulier de la Mine de Vaulry (PK 84) et reprend le texte de l'Autorité Environnementale : L'AE recommande de préciser les mesures prises pour éviter la dissémination de métaux lourds dans les eaux souterraines pendant les travaux, provenant tant des pluies que de la brumisation.

***Origine de l'observation***

Mme Francine MAURY TAILLEBOIS, La Taurinerie (n° 13)

M. Alain BERTRAND, les Petites maisons (n° 15)

Mme Yvette FAURE, Les Petites Maisons, route du Queroy Martin (n° 23)

M. Gilbert RASSAT, Puy Calais (n° 35)

Mme Louise DONY, rue la Fontaine Le Puybureau (n° 38)

Mme Josette CROUZI, rue Paul Gavarni à Peyrillac (n° 39)

Mme Odile COUNIVAUD La Garde à Vaulry (n° 498 préfecture Limoges)

M. et Mme Josette et Roland BOUTET (n° 912 préfecture Limoges)

Mme Kathryn MOOS La Garde à Vaulry (n° 922 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Evoquent le cas particulier de la Mine de Vaulry et s'inquiètent des effets susceptibles d'entraîner d'importants désordres sur la santé humaine et se reporter sur les nappes phréatiques ou les eaux superficielles.

***Origine de l'observation***

M. Alain MORY 22, route du Chatain (n° 20)

***Résumé succinct de l'observation***

Craint que les travaux entraînent une coupure de la source qui alimente son puits et sa maison et redoute que le passage intense des camions et d'engins de chantier provoquent des fissures sur ses constructions.

***Origine de l'observation***

M. Mme BOUTET, La Garde (n° 24)

***Résumé succinct de l'observation***

Une source alimente actuellement notre propriété. Les travaux futurs de la LGV nous priveront de l'alimentation de cette source en eau.

Nous demandons impérativement que des travaux soient réalisés afin de conserver ce captage tel qu'il est prévu dans les actes en notre possession.

### ***Origine de l'observation***

Mme Chantal de VILLEPIN, le Repaire (n° 25 à Vaulry et 761 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Au repaire de Vaulry, je m'inquiète de notre approvisionnement en eaux, notre source devant être coupée par la LGV.

Je voudrais aussi préserver notre étang qui se trouve sur le trajet LGV.

Je demande une protection contre le bruit (rien n'étant prévu pour cela) et aussi contre les vibrations occasionnées par les travaux dans notre sol granitique.

D'autre part je voudrais savoir ce que vous prévoyez pour protéger le Repaire de la pollution causée par la traversée de la mine de Vaulry.

### ***Origine de l'observation***

Mme Marie-Laurence de MISCAULT, Le Repaire (n° 26 et 956 préfecture Limoges)

M. François de MISCAULT, Le Repaire (n° 27 et 800 préfecture Limoges)

M. François-Xavier de VILLEPIN (n° 29)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Je suis très inquiète des nuisances qu'apporteraient les travaux de construction de la LGV ainsi que à terme, le trafic de la LGV :

- L'approvisionnement privé en eau de source du hameau serait supprimé,
- L'étang privé, source de loisirs essentiels pour ma famille, situé juste sur le trajet, serait supprimé,
- Risques de pollution grave aux métaux lourds et risques sanitaires qui en découlent pour les habitants du Repaire du fait de la traversée de la mine de Vaulry.
- Destruction ...

### ***Origine de l'observation***

M. Raymond BIARNEIX, rue du Château Brétignolles (n° 30)

### ***Résumé succinct de l'observation***

La parcelle boisée « Chabras » cadastrée n° 1076 a été replantée en arbres en vue d'une exploitation forestière. Le seul accès possible à la parcelle ce fait à partir de chemins qui partent de la voie communale n° 6. Il est indispensable qu'un accès à cette parcelle utilisable par de gros engins forestiers soit préservé.

### ***Origine de l'observation***

M. Jean-Claude VIRONDEAU, Maire de la commune de Vaulry (n° 34)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Reprise des observations émises par le conseil municipal lors de sa séance du 11 novembre 2010 et du 28 mars 2012 (Cf. extraits des délibérations) – sur l'alimentation en eau potable des villages du Repaire, de la Vergne, du Gilardeau, sur le rétablissement des voies communales – sur les nuisances – sur le site archéologique – sur l'impact environnemental.

Demande à bénéficier du fonds de solidarité territoriale considérant les nombreux désagréments.

Emet des réserves (arsenic) compte tenu du rapport final du BRGM et en particulier des recommandations géochimiques.

Evoque l'établissement de la carte communale stoppée.

***Origine de l'observation***

M et Mme Lionel BRUNET (n° 41)

***Résumé succinct de l'observation***

Comment allez-vous dépolluer le site de « La Mine » de Vaulry et alimenter en eau potable « Le Repaire » ?

***Origine de l'observation***

Mme Samia RIFFAUD BRUNET, Le Repaire (n° 43)

***Résumé succinct de l'observation***

Comment alimenter le lieu-dit « Le Repaire » en eau potable et qui va financer ?

Mon exploitation agricole est amputée de sa meilleure parcelle, BABONNAUD est coupée par la LGV et la route, 22 hectares pas encore terminés de payer qui seront inutilisables ».

***Origine de l'observation***

M. Patrice VIGNAUD La Burgeade à Vaulry (n° 375 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Je vous énumère les préjudices engendrés par la LGV sur mon exploitation :

- Surfaces impactées et expropriées 10 Ha.
- Parcelle sans accès 2 Ha derrière la ligne.
- Zone de dépôt en plus de l'expropriation.
- Bâtiments sous l'emprise de la LGV.
- Production de veaux sous la mère compromise du fait de la disparition des parcelles proches des bâtiments allongement de parcours.
- Perte de surface sans espoir d'en récupérer aucune réserve foncière n'a été faite.
- Nuisance sonore et paysagère.
- Baisse des revenus.
- Installation de ma fille compromise sans foncier.
- Impossibilité de demande de permis de construire.
- Deux personnes qui vivent sur l'exploitation sans autre revenu.

***Origine de l'observation***

Mme Odile COUNIVAUD La Garde à Vaulry (n° 498 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Au passage de la Glaïeule en faisant un pont de la valeur de neuf étages, tout sera inondé car Vaulry se trouve dans une cuvette.

***Origine de l'observation***

M. G De MISCAULT (n° 657 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Que prévoyez-vous pour préserver le hameau du Repaire de la pollution de la mine de Vaulry traversée par la LGV ?

***Origine de l'observation***

Mme Martine BLONDIAUX, 6 rue de la Marne à Poitiers (n° 921 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Propriétaire de terrains constructibles avec CU sur la commune de Vaulry, comment comptez-vous dédommager ?

(Nous avons demandé et obtenu un certificat d'urbanisme en octobre 2012, au début du printemps 2013, nous avons reçu une proposition d'achat pour la parcelle cadastrée n° 958 au lieu-dit les Fromentaux. Nous avons eu la surprise d'apprendre qu'une route prévue était par RFF, longeant la parcelle, voire empiétant sur celle-ci. .../... bien entendu les acheteurs, désolés n'ont pas donné suite).

#### ***Origine de l'observation***

Mme Kathryn MOOS La Garde à Vaulry (n° 922 préfecture Limoges)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Indique notamment que la route qui passe par La Garde est très étroite et est limitée à 12 tonnes. Les gros camions et machines lourdes détruiront la route et peut être feront des dégâts aux maisons proches.

#### ***Origine de l'observation***

M. Pascal LABORIE Les Mas, Vaulry (annexe n° 13 Peyrilhac)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Sur l'îlot au PK 85 un point d'abreuvement et un drainage sont impactés et il s'agit de bon terrain, aussi M. Laborie souhaite que la ligne passe plus à gauche dans les bois de peu de valeur avant l'étang.

Des sources sont situées sous l'emprise sur l'îlot entre le PK 85 et le PK 86. Il faut décaler la LGV plus à l'Ouest, sur le plateau pour protéger ces sources.

RFF prévoit de modeler puis de boiser 2 ha et de les rendre ensuite. Il n'en est pas question ! Cela entraînerait une coupure d'îlot.

Sur le premier îlot des drainages et un point d'abreuvement sont impactés. Il y a un risque de pollution par les terrils de scories de la mine chargés de métaux lourds.

Il demande la restitution d'une surface de foncier équivalente avec points d'eau et drainages éventuels.

### **Breuilaufa**

#### ***Origine de l'observation***

M. Franck MAITRE, maire de la commune (n° 2)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Délibération du conseil municipal en date du 28 mars 2012.

Observations émises relatives :

- Au risque de pollution due à l'activité exercée par le passé et au risque d'effondrement des terrains en raison des nombreuses galeries souterraines sur le site de « La Mine ».
- Au renforcement, au rétablissement de voies communales.

Demande à bénéficier d'une indemnisation (fonds de solidarité territoriale).

### **Chamborêt**

#### ***Origine de l'observation***

M. M. BEYLIE, Vaux (n° 1)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Source alimentant la propriété allant de Chauvour à Vaux entièrement tubée (par gravitation).

***Origine de l'observation***

M. Jean-Pierre BOURDET, Maire Adjoint en charge de la voirie (n° 3)

***Résumé succinct de l'observation***

Demande à ce que les agriculteurs ne soient pas pénalisés de leurs approvisionnements en eau naturelle, « en aucun cas un éleveur devra payer pour faire boire ses animaux ».

La voirie communale étant en très bon état.../... Si une dégradation était constatée les routes devront être remises en état comme elles l'étaient avant le début des travaux.

***Origine de l'observation***

M. François HUSSON agissant pour le compte de l'ensemble des membres de l'indivision, Moulin de Juniat (n°5)

***Résumé succinct de l'observation***

Exige que :

- Toutes les mesures soient prises pour éviter tout désordre sur les constructions bâties, moulin et grange, ainsi que sur la digue de l'étang et ceci dès les premiers travaux de construction de la future ligne puis par la suite pendant toute la durée de la phase exploitation.

- L'alimentation en eau potable du moulin soit préservée ou assurée.

- L'impact du bruit sur le moulin soit diminué au maximum, notamment en réalisant un mur anti bruit de manière à préserver une relative quiétude du secteur.

Nous demandons une expertise de constat avant travaux sur le bâti et sur la digue.

***Origine de l'observation***

Mme Cristelle GUENANT Le Peyroux, agissant pour le GAEC GUENANT-LEGER (n° 6)

***Résumé succinct de l'observation***

Les terrains traversés par la ligne à Juniat sont la propriété de Monsieur Dominique D'ABOVILLE, de Peyrilhac, et nous avons ces terrains en location jusqu'au 31 décembre 2026, par bail à ferme de 25 ans. Nous allons perdre l'accès à l'eau pour nos animaux car il n'est pas prévu de passage de chaque côté de la voie à cet endroit.

Nous demandons que nous soit fournie une solution de substitution en créant un forage au milieu de l'îlot concerné, le droit de passer un fourreau sous la voie.

Nous allons avoir une parcelle qui va être complètement enclavée. Nous demandons que soit maintenu un chemin le long de la nouvelle ligne, afin de maintenir l'accès à ce terrain.

Nous aimerions que le bassin de rétention d'eau matérialisé sur le dossier d'enquête publique soit situé de l'autre côté de la voie.

Nous demandons que par le biais de l'aménagement foncier nous puissions retrouver des terres de valeur agronomique équivalente et drainées.

Nous demandons qu'une partie des matériaux en excédent soit utilisée pour créer un bassin de stockage d'eau sur les terres de Monsieur d'ABOVILLE.

***Origine de l'observation***

M. Bernard DESSAGNE (n° 7)

***Résumé succinct de l'observation***

Evoque le problème de l'eau potable à Juniat et notamment le fait qu'un forage privé est non répertorié dans l'enquête publique.

Ce forage est situé sur la parcelle 51 faisant partie de la bande des 500 mètres. Ce forage est déclaré en mairie depuis août 2012.

Dans les documents de l'enquête publique il est mentionné les « risques d'impact assez forts sur l'alimentation en eau potable de Juniat ». Rien ne figure concernant les solutions à mettre en œuvre pour les éviter ni les travaux envisagés pour assurer l'approvisionnement en eau potable de ce hameau ni les dédommagements consécutifs à un nouveau mode d'alimentation. Ces informations nous paraissent indispensables.

### ***Origine de l'observation***

Le Conseil Municipal de Chamborêt (n° 8)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Par délibération du 21 juin 2013, demande :

- Une insertion paysagère, limitant les nuisances sonores des villages de Boissour, Pellechevent et Juniat.
- Une réévaluation précise de tous les impacts concernant les ressources en eau avec inventaire exhaustif.
- La compensation des perturbations éventuelles avec solution de rétablissement ou fourniture en eau des propriétaires concernés.
- Un état préventif des lieux de la voirie susceptibles d'être empruntée et la réparation des dégradations.

Indique qu'en aucun cas le transport de matériaux nécessaire au chantier ne pourra s'effectuer via la traversée du bourg.

### ***Origine de l'observation***

GAEC DE CORRIGE (n° 9)

### ***Résumé succinct de l'observation***

La Surface Utile Agricole de l'exploitation est traversée par la LGV. Les préjudices fonciers sont :

- Coupure de 3 îlots représentatifs sur la commune de Vaulry qui sont Le Repaire, Le Croizet, Chez Mégis (voir cartographie).
- Coupure des chemins d'accès A+B (voir cartographie) ce qui implique des difficultés pour le déplacement des animaux ainsi que le matériel agricole ».

Une remise en cause de l'équilibre économique de l'entreprise en raison d'une diminution de la surface utile.

Les préjudices hydrauliques concernent l'îlot Chez Mégis et l'îlot Le Repaire ce qui implique une alimentation d'eau artificielle pour répondre à l'abreuvement des animaux (coût d'exploitation).

Les volontés du GAEC DE CORRIGE sont :

- Un rétablissement des accès aux îlots dit Mégis/Le Repaire et ce en réalisant une voirie parallèle à la ligne LGV (voirie prévue verbalement par RFF lors des réunions communales).
- Rénovation du chemin A (voir cartographie) pour un accès Îlot Croizet.
- Restructuration des points d'eau pour un abreuvement efficace des animaux.

### ***Origine de l'observation***

Mme Michelle De CHILLAZ, propriétaire du Domaine de Boissour – Le Queyroix à Chamborêt (n° 1030 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Mon domaine, à vocation agricole et cynégétique, serait coupé en deux par le milieu dans le sens de la longueur sur 1 kilomètre par la LGV.

Questionnement :

- Perte de valeur dans la location du fermage donc perte de revenus. « Dans une lettre datée du 23 novembre 2010, RFF m'a indiqué qu'aucune compensation financière n'est prévue dès lors que ce projet est reconnu d'utilité publique.

- Sur l'hydrologie spécifique à la propriété deux particularités sont à signaler.

L'alimentation en eau pour le bétail au Sud du tracé sera coupée en raison du passage de l'emprise en déblais. Après la gratuité de l'eau de la ville pendant cinq ou sept ans quelle solution s'offrira à mes fermiers ?

Un puits alimente l'une des maisons (donc gratuitement). Ce puits est tributaire d'une importante nappe d'eau. Le passage en déblai profond, à proximité de cette réserve naturelle d'eau ne manquera pas de la siphonner. Comment serai-je indemnisée de ce préjudice ?

### ***Origine de l'observation***

M. Patrick TREVISIOL exploitant fermier sur le domaine de Boissour (n° 1665 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

L'impact du passage du TGV se fera très exactement 1 km de long sur la propriété que j'exploite et ceci en plein milieu du domaine, et bien entendu sur les meilleures terres, avec en complément 4 points d'eau indispensables au bon fonctionnement d'une ferme vouée à l'élevage.

En conséquence, l'impact global du passage de la ligne est d'environ 10 ha en moins au milieu de 55 ha. Ces 10 ha sont dans la meilleure partie de la propriété et l'essentiel des points d'eau (source gratuite) est appelée à disparaître.

Je ne vois aucune autre solution que de déplacer la globalité de cette exploitation.../...en tenant compte du fait que j'exploite aussi sur la commune de Nantiat (rapprochement souhaité) et que mon épouse elle-même exploitante à titre individuel exploite sur la commune de Breuilaufa.

## **127 – Secteur 6 entre Peyrilhac et Chaptelat**

### **Peyrilhac**

### ***Origine de l'observation***

Mme Sabine LAGRANGE épouse GREILSAMER 10 Rue Saint-Luc 75018 Paris (n° 918 préfecture limoges).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Propriétaire en indivision de terrains impactés au voisinage du PK 95.

Un terrain et un bois seront isolés de l'autre côté de la voie, l'éloignement de l'accès par rapport à l'exploitation constituera un surcroît de travail préjudiciable.

Ces surfaces ne bénéficieront plus du point d'eau pour l'abreuvement des animaux.

La perte de la valeur de la propriété devra être indemnisée.

Egalement propriétaire d'un terrain constructible, s'il est acquis demande que la terre végétale pour la réalisation de la LGV, le prix devra en tenir compte.

L'occupation temporaire des terrains et les dépôts temporaires vont diminuer la qualité de ses terrains : demande que la terre végétale prélevée à l'endroit de la tranchée et des dépôts soit restituée en surface sur les terrains sur une épaisseur identique.

Elle ne veut pas supporter la responsabilité de l'entretien de l'aménagement paysager au voisinage de la voie.

### ***Origine de l'observation***

M. Marcel BAYLE l'Etang du Pic, Peyrilhac (n° 1143 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

En plus de nombreuses questions d'intérêt général, M. BAYLE précise que sa maison est alimentée par un puits. Dans quelles conditions sera-t-il indemnisé si ce puits venait à tarir suite aux travaux ? Il n'a pas été consulté sur son alimentation en eau potable.

Concernant son étang du Pic, il rappelle que si, comme cela est prévu, la colline du Bois Brulé était creusée sur 28 m de fond, toute l'eau de ruissellement serait dirigée vers l'étang qui deviendrait ingérable. Le ruisseau entrerait en crues anormales car les bassins de rétention sont sous-dimensionnés. Pour résoudre ce problème grave, M. Bayle pense que la seule solution est de creuser un tunnel sous la colline du Bois Brulé.

Quid des risques de rupture des digues des étangs avec l'afflux des eaux de ruissellement, en réalité la réponse de RFF à l'avis de l'autorité environnementale ne tient pas compte des risques de crues en dehors des emprises de la LGV.

Dans les documents censés répertorier les espèces protégées animales pourquoi de nombreuses lacunes ont été laissées dans les documents d'enquête publique ?

Pour protéger les espèces végétales sensibles près de l'étang du Pic, M. Bayle suggère de passer en viaduc au-dessus des deux zones humides.

Il convient de songer aux étudiants et personnels de l'université de Limoges se rendant à Orléans notamment dans le cadre de la future fédération d'universités. Ils devront se rendre à Paris Montparnasse, puis se rendre à la gare d'Austerlitz puis trouver un TER Paris Orléans. De même pour l'université de Toulouse, ils seront obligés de passer par Poitiers avec changement pour Bordeaux et nouveau changement pour atteindre Toulouse. INENVISAGEABLE.

### ***Origine de l'observation***

M. et Mme Jean-Claude et Christiane LEVEQUE La Lande Du picq, Le Dejai, Peyrilhac (n° 3 et 4 et annexe 11)

*NDLR : Personnes psychologiquement très éprouvées.*

### ***Résumé succinct de l'observation***

Situés en zone réservée, serons-nous expropriés ? Nous ne savons pas.

Comment sont considérés les préjudices liés à cette situation ? Que proposez-vous financièrement ?

Nous avons l'intention de vendre une parcelle boisée, allez-vous l'acheter ? A quel prix ?

### ***Origine de l'observation***

M. et Mme Christian MER, Le Dejai, Peyrilhac et rue du 8 mai 1945, Chamboret (n° 6)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Ces personnes ont fait construire une maison au Dejai qui devrait être détruite par la LGV, très marquées psychologiquement, elles demandent réparation du préjudice et souhaitent être fixées rapidement sur leur sort.

### ***Origine de l'observation***

Mme Georgia CHARBONNIER Chauvour, Peyrilhac. (n° 8)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Habitation directement impactée par la LGV.  
Déploire ne pas avoir eu de contacts directs avec RFF depuis des années.  
Pas de prise en compte de l'impact global, moral et psychologique.  
S'il y a DUP le terrain reste gelé pendant des années : inadmissible.

***Origine de l'observation***

Mme Hélène GUILLAUMIE – JARRIGE Le Dejai, Peyrilhac (n° 13)

***Résumé succinct de l'observation***

La maison qu'elle occupe va être détruite.

Elle est atterrée et atteinte moralement, comment vivre avec une épée de Damoclès au dessus de la tête et est-t-il nécessaire de continuer à entretenir la maison.

***Origine de l'observation***

Mme Martine SOULAS et M. Stéphane RICHARD La Boisserie, Peyrilhac (n° 26 registre de la commune)

***Résumé succinct de l'observation***

Leur habitation est directement dans la zone des travaux, ils posent plusieurs questions :

- 1 – L'habitation étant face à un remblai, y-a-t-il des aménagements prévus ?
- 2 – Durant les travaux, ou seront entreposés les véhicules pour les travaux ? Y-a-t-il une zone aménagée ?
- 4 – Le chemin d'accès à notre maison par le bas de la Boisserie sera-t il conservé pendant et après les travaux ?

***Origine de l'observation***

M. et Mme Jean-Paul et Odette MOUNIER Couzeix, propriétaires d'une exploitation agricole au Picq, Peyrilhac (n° 30)

***Résumé succinct de l'observation***

Les terrains sont exploités par leur fils.

Ils demandent :

- 1 - Que la perte de terrain soit intégralement compensée dans le cadre de l'AFAF.
- 2 – Que l'exploitant bénéficie durablement et justement de l'indemnisation des pertes et préjudices engendrés par les travaux et la présence de la LGV.

***Origine de l'observation***

EARL JAUGEARD Chauvour, Peyrilhac (annexe n° 9)

***Résumé succinct de l'observation***

La route de Boissournet ne sera pas refaite à l'identique : il est impossible de faire 2 ou 3 km avec un troupeau de vaches, aussi il souhaite un passage entre le PK 91,900 et le PK 92,100. Si ce passage ne peut pas se faire, il souhaite la construction d'un bâtiment avec l'aménagement intérieur sur la parcelle AE50.

Comment seront rétablies les clôtures des parcelles impactées ?

Demande le rétablissement du point d'abreuvement sur la parcelle AE 163.

Un aménagement foncier est indispensable.

***Origine de l'observation***

M. et Mme Pierre et Cécile LAGRANGE Maison Rouge, Peyrilhac. (annexe n° 2)

***Résumé succinct de l'observation***

Perte de 8, 75 ha de l'exploitation.

Ils demandent :

- 1 - Que les pertes économiques soient indemnisées aussi longtemps qu'ils en subiront les conséquences.
- 2 – Que les parcelles soient reclusurées simultanément à la destruction des clôtures existantes.

- 3 – Que les communications entre les parcelles et le parc de contention soient remplacées.
- 4 – Que des points d'abreuvement soient créés pour remplacer ceux qui seront détruits.
- 5 – Que la rangée de chênes entre les parcelles AL 141 et AL145 soit arrachée et remplacée par la plantation de chênes à un endroit plus propice.
- 6 – Que toute la terre végétale et les humus forestiers prélevés au droit et à proximité de l'exploitation soient rééталés sur leurs terrains avant restitution, à l'exclusion de tout autre usage lié au chantier.
- 7 - Soit que la parcelle isolée soit échangée contre une parcelle proche du siège de l'exploitation remise dans le même état, soit ils restent exploitants de cette parcelle et ils demandent alors que le tablier du pont soit élargi avec un passage protégé pour l'emprunter avec les animaux et une entrée dans la parcelle devra être recrée. Une indemnité pour le surcout de travail devra être versée.
- 8 – Ils refusent que la bande boisée des aménagements paysagers leur soit restituée mais quelle reste la propriété de RFF.

***Origine de l'observation***

M. et Mme Robert CHEVALIER Le Picou, Peyrilhac. (annexe n° 1)

***Résumé succinct de l'observation***

Ils demandent une attention particulière sur les risques de pollution et de coupure de l'eau de leur puits et du point d'abreuvement des animaux.

Dans quel état seront restitués les bois ?

Ils demandent un suivi vigilant des bâtiments suite aux vibrations et aux tirs de mines

Il n'est pas envisageable que le chemin d'accès à leur domicile soit hypothéqué ou utilisé par des engins de chantier.

Il serait souhaitable qu'un n° d'appel ou une adresse mail soit attribué à chaque riverain pendant les travaux pour faire remonter une nuisance.

***Origine de l'observation.***

M. Jean-Luc MARCOUX et Mme Josiane GUILLON Chauvour, Peyrilhac (annexes n° 4 et 5, registre n°2)

***Résumé succinct de l'observation***

Les deux déclarations sont identiques.

Des montants sont – ils prévus pour les préjudices moraux pendant et après les travaux ?

Inquiets en raison des vibrations sur leur maison située à 200 m pendant et après les travaux ;

Au niveau du village, la ligne ne sera ni en remblai ni en déblai et il est impossible de l'isoler contre les nuisances sonores par un merlon étant en zone humide. Que prévoit RFF pour les protéger ?

***Origine de l'observation.***

M. Michel MOREAU Le Dejai, Peyrilhac (n° 1660 préfecture)

***Résumé succinct de l'observation***

M. Moreau est propriétaire de plusieurs parcelles sur lequel est situé son étang prenant sa source dans les zones humides à proximité.

Il demande :

1 – Que ces sources soient captées et collectées de façon à alimenter l'étang pendant et après les travaux. Un constat d'huissier sera fait avant et après les travaux pour constater l'état des sources.

2 – Si l'étang venait à être impacté, il demande que l'étang soit modifié ou décalé pour conserver la même superficie.

3 – Que les terrains situés dans l'emprise lui soient restitués en intégralité ou à proximité.

4 – Que le chemin de servitude desservant ses terrains et l'étang lui soit restitué.

5 – Que des plantations soient faites pour masquer les remblais.

6 - Que son puits dans le village du Dejai soit maintenu à son niveau d'eau actuel.

***Origine de l'observation.***

Mme DE LA HAYE SAINT HILAIRE, la Boisserie, Peyrilhac (n° 1601 préfecture Limoges)  
M. Bruno BOULET – GERCOURT directeur du Centre Régional de la Propriété Forestière (n° 506 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

- 1 - Cette personne possède deux étangs alimentés par un petit ruisseau dont la source est située de l'autre côté de la ligne. Que deviendra cette source, que sera-t-il prévu pour remédier à cela ?
- 2 – Elle est propriétaire d'une plantation expérimentale de chênes rouges en partenariat avec l'INRA. L'anéantissement de cette parcelle serait une perte considérable pour la recherche et une perte financière (un courrier de l'INRA et du CPRF annexé à sa déclaration confirme ses dires).
- 3 – Quelles sont les raisons du choix de l'emplacement de la gare de maintenance ?
- 4 – Quelles sont les mesures prévues pour atténuer le bruit dans le village de la Boisserie ?
- 5 - Elle demande que la diminution de la production de ses panneaux solaires soit prise en charge par RFF en raison de la poussière.

***Origine de l'observation.***

M. Michel MOREAU, Le Dejai, Peyrilhac, Président de l'association communale de chasse agréée de Peyrilhac (n° 1662 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

- 1 - L'ACCA a fait d'importants sacrifices pour la réimplantation du lièvre, l'ACCA demande de préciser les compensations qui seront envisagées. Elle ne se contentera pas de compensation financière mais exige des compensations environnementales et cynégétiques permettant le maintien des populations de lièvres.
- 2 – Concernant la bécasse l'ACCA exige que des études sur leur passage soient effectuées et que des compensations environnementales et cynégétiques soient clairement définies.
- 3 – L'ACCA demande le surdimensionnement des ouvrages hydrauliques pour permettre la circulation du gibier.
- 4 – L'ACCA demande que soit précisées les modalités de nettoyage et d'entretien des abords direct des clôtures longeant la LGV afin de ne pas favoriser l'implantation de nuisibles.

***Origine de l'observation***

Mme Aline BIARDEAUD Vice-présidente de Limoges Métropole 64 Av. Georges Dumas à Limoges (19 mairie Limoges, registre 4)

***Résumé succinct de l'observation***

Il lui paraît indispensable que le passage en tranchée à hauteur de la commune de Peyrilhac soit couvert.

***Origine de l'observation***

M. Joseph MUJICA, Président de l'association Vigilance Peyrilhac (n° 7 sous-préfecture Bellac)

***Résumé succinct de l'observation***

Le nombre de voyageurs estimé par RFF est de la pure fiction. Ce nombre de voyageurs s'obtiendrait en siphonnant l'axe POLT, hors cet axe concerne d'autres départements qui s'opposent à la suppression du nombre d'aller et retour sur cette ligne (de 11 à 7 et de 7 à 4) car cela signifierait qu'on déshabillerait Paul pour habiller Jacques.

Nous demandons à ce que ces deux scénarios d'études complémentaires dont le but est de réduire le nombre de trains sur l'axe POLT, ne figurent pas sur ce document dossier d'enquête

car non conforme au débat public. Si de tels documents doivent exister, ils ne peuvent faire partie du dossier d'enquête. Un nouveau document hors enquête doit être créé.

A-t-on le droit, même si la demande vient d'un ministre, de modifier un dossier d'enquête en y rajoutant des hypothèses de travail, tout cela pour atteindre péniblement un pourcentage de rentabilité décent ?

Sont évoqués les problèmes rencontrés sur la commune de Peyrilhac : la mise en place d'une protection anti-bruit au lieu-dit Chauffour, la mise en place d'une tranchée couverte au lieu-dit Le Déjai, les mesures compensatoires pour les propriétaires du gîte, et plus généralement des propriétaires lésés.

### **Saint-Jouvent**

#### ***Origine de l'observation***

Mme Marie – Cécile BOPPE Route des bâties Saint-Jouvent. (n° 1159 préfecture Limoges)

#### ***Résumé succinct de l'observation.***

Pose les questions suivantes :

- 1 – Les voies d'accès au chantier permettront-elles de circuler sur la commune de Saint-Jouvent ?
- 2 – Combien de temps devons nous supporter les ennuis du chantier ?
- 3 – La remise en état des voiries est-elle prévue et dans quel délai ?

#### ***Origine de l'observation***

M. François MARIAUX Lavaud Saint-Jouvent (n° 1182 préfecture Limoges)

#### ***Résumé succinct de l'observation.***

A posé les questions suivantes :

- 1 – Comment sera calculé le montant de l'indemnité me concernant et concernant le fermier exploitant ? Qui fait le calcul ?
- 2 – Quelles sont les dimensions du passage souterrain du chemin communal entre Lavaud et la Croze ?
- 3 – Je demande qu'une expertise de la maison et des toitures soit effectuée avant et après les travaux et trois ans après l'exploitation de la ligne. Pouvez-vous me confirmer ces expertises et par qui seront-elles faites ? Une étude de bruit au niveau de Lavaud sera-t-elle effectuée ?
- 4 – Quelles seront les dimensions du bassin de déversement des eaux de pluies situé au PK99,6 ? Où et comment seront-elles évacuées ?
- 5 – La commune et moi-même avons demandé que la voie soit couverte au niveau du déblai de Villemazet, nous renouvelons notre demande. Sera-t-elle prise en compte ? Quel serait le montant financier ?
- 6 – Comment seront rétablis le ruisseau de Villemazet et le ruisseau des Bâties ? Les espèces protégées de ces ruisseaux seront-elles sauvées ?
- 7 – Pouvez-vous confirmer que la route menant au hameau de Lavaud et le chemin de Lavaud à la Croze ne seront pas utilisés pendant les travaux.
- 8 – Les services archéologiques prendront-ils des mesures conservatoires avant les travaux ? (Ferme romaine a 330 m du PK 99, 4)
- 9 – Des murs antibruit seront-ils prévus au PK 99,7 ?

#### ***Origine de l'observation.***

Mme Sabine CHAROY, à Saint-Jouvent (n° 1184 préfecture Limoges)

#### ***Résumé succinct de l'observation.***

Propriétaire d'une maison à 300 m de la ligne, elle pose les questions suivantes :

- 1 – Quelle sera la durée des travaux sur la commune de Saint Jouvent ?

- 2 – Serez-vous amenés à couper des routes ? Lesquelles, Combien de temps ?
- 3 – Avez-vous résolu le problème des poussières ?
- 4 – Est-ce que la source qui alimente ma maison risque d'être coupée ? si oui, combien de temps ?
- 5 – L'eau sera-t-elle aussi bonne après les travaux ?
- 6 – Située en face d'un passage remblai - déblai, quel serait le niveau sonore ? Ferez-vous un mur anti- bruit ?
- 7 – Est-ce possible d'avoir une expertise avant, après travaux et cinq ans plus tard ?

***Origine de l'observation.***

M. Patrick ARDANT 7, Villemazet Saint-Jouvent. (n° 1413 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation.***

Demande :

- 1 – Quelles garanties aurions-nous contre les avaries (fissures, toits menacés etc...) occasionnées par ces gros travaux ? Nous exigeons une attestation indépendante d'état des lieux de nos bâtiments avant et après travaux. Pouvez- vous vous engager à prendre en charge toute réparation rendue nécessaire par les dégâts occasionnés ?
- 2 – Quelle serait la largeur du déblai sur nos terres et les limites des 500 m par rapport à nos bâtiments ?
- 3 – Utiliserez-vous des mines ?
- 4 – Que peuvent faire les agriculteurs avec leur bétail et leurs champs à cultiver pendant les travaux ? Les accès seront-ils coupés ? Seront-t-ils dédommagés ?
- 5 – Combien de temps vont durer les travaux ?
- 6 – Nous exigeons une tranchée couverte sur les territoires de Villemazet, Tabarlet, les Bâties.
- 7 – Qu'est-ce qui a été prévu pour maintenir l'écoulement de la source qui alimente les maisons de Villemazet pendant et après les travaux ?

***Origine de l'observation.***

M. André DUBOYS DES TERMES 44 Villemazet Saint-Jouvent (n° 1414 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation.***

- 1 – Comment envisagez-vous la continuité d'utilisation de la source qui alimente six foyers à Villemazet pendant et après les travaux ?
- 2 – Comment envisagez-vous la protection des habitations et des bâtiments pendant et après les travaux ? Je demande Une expertise de ces maisons et de ces bâtiments aux frais de RFF avant et après les travaux.
- 3 – Le passage des engins et des camions ne risque-t-il pas de poser des problèmes à la circulation pendant les travaux ?
- 4 – Demande une tranchée couverte au niveau de Villemazet, Tabarlet, Le Petit Gôt et les Bâties.
- 5 - Les taxes foncières et d'habitation seront-elles réduites pour compenser la perte de valeur des biens ?

***Origine de l'observation.***

M. et Mme PORGES La Valette Saint-Jouvent. (n° 6)

***Résumé succinct de l'observation***

Demandent qui a été autorisé à pénétrer sur leur propriété pour faire des photographies figurant au dossier.

***Origine de l'observation.***

Mme Véronique ARDANT Lavaud Saint-Jouvent (n° 7)

***Résumé succinct de l'observation***

Demande ce qui est envisagé pour les Aires de stockages qui ne sont pas prévus dans le projet actuel ainsi que pour les voies d'accès au chantier.

***Origine de l'observation.***

Mme Maryvonne MULLER 64 route de la Gare, Saint-Jouvent (n° 1588 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation.***

Dossier d'impact, pièce E9 n°6 :

L'unité de mesure du son n'est pas la même entre la page 28 et la page 29.

Le raccordement entre la LGV et la ligne classique n'est pas le même page 57 et page 62.

Page 136 : aucune différence entre l'impact du projet et 15 ans après.

Pièce E 9, page 28, je lis des définitions précises et techniques des critères acoustiques, alors pourquoi l'ambiance sonore de Saint-Jouvent est-elle qualifiée de modéré (page 29) sans utiliser les unités acoustiques ?

Où ont été effectuées les mesures concernant Saint-Jouvent ?

Page 57, pourquoi le raccordement de la ligne TER à la LGV est-il noté comme se faisant sur la commune de Saint Jouvent ? Ce qui contredit le plan page 62.

Quelle différence entre un TAGV et un TGV ?

Pourquoi le photomontage 4 concernant la Valette ne montre-t-il aucune différence entre l'impact du projet et 15 ans après ? Pourquoi ce montage parla-t-il de 15 ans alors que les autres parlent de 25 ans ?

***Origine de l'observation***

Mme Catherine LE BOURDON La Réserve de Lavaud, Saint-Jouvent (n° 25)

***Résumé succinct de l'observation.***

Que devient le chemin communal de la Valette à Lavaud pendant et après les travaux ?

Que devient le ruisseau « La Glane » ?

Ne sait pas qui peut conseiller sa famille (abattage d'arbres, choix d'un fermier ayant du matériel qui puisse circuler sur les terrains pendant les travaux etc...).

***Origine de l'observation***

M. Philippe DEBELLEIX Le Petit Got, Saint-Jouvent (n° 1671 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation.***

Impacté sur 5 ha ;

1 - Quelle solution propose RFF pour compenser la perte de revenu ?

2 - Perte d'un point d'eau qui alimente un îlot de 8 ha ;

3 - Un autre îlot sera privé d'un point d'eau alimenté par une source.

4 - Quel dédommagement pour les parcelles forestières impactées ?

5 - Quelles études hydrauliques sont prévues sur le devenir de la source qui alimente l'habitation, les bâtiments et l'exploitation en eau ? Un rétablissement du réseau d'eau est-il possible avec une fonctionnalité et une efficacité identiques à l'initial ?

6 - Quelle est la méthode de calcul pour une compensation des aides PAC perdues dans le cadre de l'aménagement foncier ?

7 - Qui fera l'aménagement des clôtures le long de la ligne ?

8 - Les nuisances sonores dues aux travaux et au passage des trains seront-elles indemnisées (habitation à 50 m) ?

9 - Demande une expertise sur les bâtiments, l'habitation et une maison en location avant, pendant et après les travaux.

***Origine de l'observation***

M. Martial ARDANT Villemazet, Saint-Jouvent (n° 1545 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation.***

Demande une expertise des bâtiments et des maisons avant les travaux aux frais de RFF.

Pendant les travaux, le passage des camions et des engins ne risque-t-il pas de poser de gros problèmes aux possibilités de circulation ?

Demande une tranchée couverte au niveau de Villemazet, Tabarlet, le Petit Got et les Bâties.

### ***Origine de l'observation***

M. Christophe CORGNE La Bachellerie, Saint-Jouvent (n° 1650 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Cet exploitant demande :

➤ A la boissellerie Peyrilhac

1 – 1, 50 m de terre végétale sur les terrains ayant reçu des remblais.

2 – Des indemnités pendant les travaux et 10 ans après la remise en état des terrains.

3 – S'il y a des pierres dans les terrains restitués, l'intervention d'entreprises pour les ramasser sera à la charge de RFF pendant 10 ans.

4 – La remise en état à l'identique des terrains drainés avec des points d'abreuvement

➤ A Saint-Jouvent

1 - L'eau devra être rétablie dans toutes les parcelles, gratuitement.

2 – Les clôtures devront être refaites et l'entretien des clôtures supplémentaires sera à la charge de RFF, à vie.

3 – Tous les frais entraînés par le travail supplémentaire sera à la charge de RFF et ceci à vie (construction de parcs, achat d'une bétailière, temps de travail, un ouvrier pour le travail supplémentaire, le tracteur, le carburant).

### ***Origine de l'observation***

M. Pierre ARDANT domicilié à Lavaud à Saint-Jouvent et à 01 BP 1557 Cotonou (Bénin) (Annexes 2 et 3 Limoges Mairie).

### ***Résumé succinct de l'observation***

Outre le rappel de toutes les parcelles qu'il possède et qui vont être impactées sur les communes de Nieul et St Jouvent, il souhaite :

- qu'une protection antibruit soit établie du Pk 98 au Pk 99,7.

- que la taille du passage souterrain prévu dans le cadre du détournement du chemin communal de Lavaud à la Croze permette le passage d'engins agricoles volumineux et que la continuité d'exploitation de ses terres soit bien assurée pendant la durée du chantier.

Il signale aussi la présence d'une ancienne ferme romaine entre le PK 98,6 et le PK 99,7.

### ***Origine de l'observation***

Commune de Saint-Jouvent (n° 989 préférence Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Le conseil municipal a transmis deux délibérations et désire que ses souhaits soient inscrits à l'enquête publique:

1 – Délibération du 1 juillet 2010

Le conseil municipal, après avoir délibéré, demande que trois points soient pris en compte :

- S'oppose fermement au choix de la variante Nord.

- L'ensemble des voies publiques et des chemins ruraux devra être rétabli dans son intégralité.

- A proximité des villages de Tabarlet, Villmazet, Les Petits Gots et des Bâties, il demande soit un passage en souterrain, soit un tranchée couverte.

2 – délibération du 15 novembre 2010 :

Après avoir délibéré, le conseil municipal souhaite mettre l'accent sur les points suivants :

- RFF n'a pas émis de réponses aux demandes du conseil municipal énumérées lors de sa séance du 1 juillet 2010

- La déviation de la RD28 entre la Bachellerie et la RN 147 a été décidée sans concertation.

- L'incertitude demeure sur l'entretien des ouvrages d'art au franchissement des voies communales et des chemins ruraux.
- Un certain nombre de questions demeurent sans réponse.

Le conseil municipal émet un avis défavorable.

## **Nieul**

### ***Origine de l'observation***

Mme Béatrice TRICARD La Pivauderie, Nieul (n° 7)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Demande :

- 1 – Le retrait du tracé au franchissement de la LGV par la RN 147 en raison de son impact visuel et sonore sur les riverains de la Pivauderie.
- 2 – Que propose RFF pour la liaison de la RD 39 à la RN 147 ? Le tracé met en impasse la VC 7 et prévoit l'utilisation de la VC 3 très étroite.
- 3 – Un merlon limiterait l'impact sonore et visuel, côté village de la Pivauderie.
- 4 – Exige qu'une étude hydrologique soit réalisée sur le secteur de La Pivauderie (Les puits du village sont alimentés par des sources et des aqueducs en provenance de La Bachellerie).

### ***Origine de l'observation***

Conseil municipal de Nieul (n° 646 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Lors de l'enquête publique, le conseil municipal a renouvelé sa demande par délibération le 5 novembre 2010 :

Le conseil municipal a conscience que le passage de la LGV comporte des implications.

Prend acte de l'opposition unanime des habitants concernés.

Demande au droit du village de la Pivauderie le passage de la voie en tranchée couverte.

Adopté à l'unanimité.

## **Chaptelat**

### ***Origine de l'observation***

M. Michel NEUVILLARD Sourue, Chaptelat. (n° 1333 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Exploitation largement impactée.

A envoyé une demande de renseignements à RFF et n'a pas obtenu de réponse. Il ne peut attendre l'arrivée des engins de terrassement pour trouver des aménagements pour l'abreuvement et le déplacement du troupeau, il pose donc les questions suivantes :

- 1 – Concernant le déplacement de la RD 226, pourquoi modifier le tracé d'une route au détriment d'une exploitation agricole ?
- 2 – Quelle sera la perte de valeur de l'exploitation ?
- 4 – Les pistes de chantier seront-elles restituées à l'exploitation ?
- 5 – Le remblai de 15 m sur les parcelles AL 3 , AL 21, AL22 va modifier les conditions d'accès, de communication, L'écoulement des eaux et la circulation de la faune sauvage, qu'est-t-il prévu pour limiter ces inconvénients ?
- 6 – Comment vivre et travailler pendant la période des travaux ? Qu'est-t il prévu ?
- 7 – Quelle solution propose RFF pour éviter de transiter le troupeau sur la route sur un km pour accéder à la parcelle AL 21 ?
- 8 – Il utilise un filon d'eau pompé par une éolienne pour abreuver ses animaux .la fontaine ans la cour de la ferme sert également à abreuver les animaux, RFF peut-il garantir que ces filons ne seront pas coupés et que l'exploitation aura toujours de l'eau ?

***Origine de l'observation***

M. Jacky COUTARD Boiséjou, Chaptelat. (n° 961 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Il demande :

- 1 – Pendant la phase de travaux, serai-je relogé ?
- 2 – J'exige d'être indemnisé pour la dépréciation de mon patrimoine.
- 3 – Pourquoi l'ensemble de la voirie n'est-il pas rétabli à Boiséjou ?
- 4 - Pourquoi le chemin de sortie au Nord de Boiséjou (unique voie carrossable) au PK 102,8 n'est-il pas raccordé au pont route ? J'exige le rétablissement de cette voirie.
- 5 – Pourquoi la tranchée n'est-elle pas couverte dans la traversée de Boiséjou ?

***Origine de l'observation***

Mme Karine LIPERE le logis de Paille, Chaptelat (n° 881 préfecture Limoges)

***Résumé succinct de l'observation***

Demande si les frais d'huissier pour l'expertise de sa maison lui seront remboursés.

***Origine de l'observation***

SCEA GRANGETTE domaine de Janailhac demeurant au Malabre à Limoges (n° 24 Limoges mairie annexe Beaune-les- mines)

***Résumé succinct de l'observation***

Cette société qui possède des terres agricoles impactées sur la commune de Chaptelat demande à ce qu'elle soit bien indemnisée pour perte de foncier en culture.

***Origine de l'observation***

Commune de Chaptelat

***Résumé succinct de l'observation***

Le conseil municipal de Chaptelat a joint à son courrier la délibération du 30 mars 2012 :

Le conseil municipal, après avoir délibéré, sans porter de jugement sur l'intérêt du projet, informe le préfet qu'il ne donne aucun avis sur une infrastructure dont le tracé lui a été imposé.

Il mandate le maire pour poursuivre les négociations avec RFF sur :

- La juste indemnisation dans un délai rapide des habitants impactés.
- La réalisation de dispositifs visuels et sonores le long des voies.
- Le maintien des voies et des voiries dur le passage du tracé.
- La juste reconnaissance des préjudices de la communauté de communes et ses habitants.

**128 – Secteur 7 entre Limoges et Le Palais-sur-Vienne**

**Limoges** (Mairie)

▪ Registre 1

***Origine de l'observation***

Le Président de l'association Renaissance du Vieux Limoges demeurant 34 rue Adrien Texier à Limoges (n° 7)

***Résumé succinct de l'observation***

Il fait remarquer qu'outre pour ce qui est du site inscrit de La Mazelle, d'autres sites archéologiques risquent d'être impactés par le projet LGV en partie Nord de Limoges. Il souhaite que des sondages et des fouilles soient bien prévus dans cette zone.

***Origine de l'observation***

Anonyme (n° 14)

***Résumé succinct de l'observation***

Fait remarquer que l'étude socio-économique ne fait pas apparaître la comparaison du projet avec le scénario 2020 du POLT amélioré.

***Origine de l'observation***

M. R. FRUGIER 11 allée des Clos Fleuris à Limoges (n° 31)

***Résumé succinct de l'observation***

Il demande si la LGV ne pourrait pas pénétrer dans Limoges en infléchissant le tracé au droit du lieu-dit les Planchettes (Gare de Couzeix-Chartelat).

▪ Registre 2

***Origine de l'observation***

M. Claude GERMAIN et Mme Michèle COURTY demeurant 24, route de Grossereix à Limoges (n° 1)

***Résumé succinct de l'observation***

Leur habitation à hauteur du Pk 108,5 étant la plus impactée en terme de bruit, (1<sup>er</sup> 51,3-Rdc 51,3) ils souhaitent que des dispositions spécifiques soient présentes afin de limiter le plus possible le niveau sonore lié à la ligne LGV mais aussi à la A 20 dont les protections antibruits les isolant auront certainement disparu du fait de l'imbrication de cette autoroute dans le chantier de la LGV.

Ils souhaiteraient aussi obtenir une indemnisation pour le préjudice ainsi subi.

***Origine de l'observation***

Mme Marcelle CLUZEAUD demeurant La basse Mazelle à Limoges (n° 30)

***Résumé succinct de l'observation***

Cette personne estimant son habitation directement impactée (à hauteur du PK 109,5) souhaite connaître les indemnités prévues pour la dédommager de l'abaissement de la valeur de son habitation et des nuisances sonores et visuelles induites par le projet LGV.

▪ Registre 3

***Origine de l'observation***

M. J.M. BARBIER Vice-président du SFP du Limousin et Président de la section 87 du SFP du Limousin (n° 1)

***Résumé succinct de l'observation***

Il pose des questions relatives à l'impact du projet LGV sur l'activité forestière :

- Il n'existerait aucune étude sérieuse des conséquences de la LGV sur ladite activité, les mesures compensatrices semblent parfois obscures.
- L'un des points principaux est le rétablissement des dessertes, il convient de veiller qu'elles soient bien dimensionnées et adaptées aux engins forestiers.
- L'enquête n'a pas fait apparaître les modalités des reboisements compensatoires, le SFP propose qu'il soit mis en place un plan destiné à encourager ces reboisements. Ce syndicat serait prêt à assumer ou à soutenir une telle initiative.
- Certains cas particuliers semblent assez critiques : Bois du Roi et Forêt de Défont...

**Limoges** (mairie annexe de Beaune-les-Mines)

***Origine de l'observation***

M. J.F. DUMAS demeurant à Grossereix à Limoges (n° 4)

***Résumé succinct de l'observation***

Cette personne estimant son habitation impactée souhaite obtenir une indemnisation afin de pouvoir l'isoler phoniquement.

### ***Origine de l'observation***

M. Yves LARS demeurant au Malabre 18 rue François Perier à Limoges (n° 19)

### ***Résumé succinct de l'observation***

L'habitation de cette personne ne semblant pas directement impactée, elle souhaite obtenir une réponse aux questions techniques suivantes spécifiques:

- Pourquoi n'a-t-il pas été prévu de passage en tunnel sous les ronds-points de Grossereix ?
- A-t-on bien tenu compte des zones humides entre le PK 107 et 108 ?

### ***Origine de l'observation***

M. Daniel LAPLAUD demeurant 10 rue Jacques Prévert à Rilhac-Rancon (n° 29)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Outre des remarques d'ordre très général, cette personne prétend que :

- l'étude acoustique du trafic et des vibrations n'est pas traitée suffisamment.
- Le projet de tracé du contournement Nord n'est pas inclus dans le projet de la LGV.
- Plusieurs chemins de randonnées balisés et répertoriés sont coupés et non rétablis entre Bonnac-la-Côte et Le Palais.

## **Le Palais-sur-Vienne**

### ***Origine de l'observation***

M. Jean Marc BOURDILLAUD secrétaire de l'association communale de chasse agréée, 2 rue de la Gare à Le Palais-sur-Vienne (n° 25)

### ***Résumé succinct de l'observation***

La société de chasse que représente M. BOURDILLAUD souhaite être indemnisée afin de pouvoir réintroduire du gibier dans le peu de forêt qui restera après la création de la ligne LGV.

### ***Origine de l'observation***

Mme Claudine DELY demeurant 12 allée des Cédres à Le Palais-sur-Vienne (n° 35 annexe 10)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Outre des remarques d'ordre très général, cette personne soulève les points particuliers suivants :

- sur le plan environnemental, risque de pollution du milieu hydraulique en cours de chantier lié à la brumisation prévue pour limiter les envols de poussières sur des sites dangereux et quid de la protection des travailleurs, des riverains et des espaces sensibles lors des travaux sur site pouvant contenir du radon.
- sur le plan informatif, certaines omissions ou erreurs d'appellation entacheraient les plans du dossier concernant la commune du Palais.

## **II - Observations relatives à la MCDU**

### **21 – Observations générales**

Néant.

### **22 – Observations par communes**

#### **La Villedieu-du-Clain**

### ***Origine de l'observation***

M. Ferdinand COUDREAU 95 rue nationale à La Villedieu-du-Clain (n° 4 et 12 à Aslonnes)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Touché par le rétablissement de la RD 741, il demande la conservation de sa haie de Cupressus le long de la RD 741 et la réduction de l'emplacement réservé n° 58 prévu pour le rétablissement de la RD 741 qui englobe son habitation.

### **Peyrilhac**

#### ***Origine de l'observation***

M. Marcel BAYLE L'Etang du Picq, Peyrilhac (n° 1143 préfecture Limoges)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Lors de la réunion MECDU, j'ai demandé que RFF transmette aux communes un document rectifié et une étude d'impact revue suite aux observations de l'AE. La représentante de RFF a répondu qu'il ne serait pas possible de rectifier le document MECDU et l'étude d'impact. Pourtant la pièce H a été rajoutée. Je demande à la commission d'enquête de bien vouloir constater que les réponses de la pièce H sont incomplètes.

De telles négligences ne sont-elles pas inadmissibles ?

L'enquête publique n'est-elle pas entachée d'un vice de forme qui devrait justifier l'avis négatif de la commission d'enquête ?

#### ***Origine de l'observation***

M. le Maire de Peyrilhac (n° 1405 préfecture Limoges)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

La commune de Peyrilhac a fait connaître au préfet qu'elle ne souhaite pas mettre en compatibilité son PLU et a fourni un argumentaire détaillé à ce sujet. Ce refus argumenté ne devrait-il pas figurer au dossier ?

Le guide de lecture des documents ne dirige pas vers les prises de position des communes, l'objectivité et l'impartialité des documents fournis ne sont-elles pas faussées ?

N'est-ce pas un vice qui entache de nullité l'enquête publique ?

### **Saint-Jouvent**

#### ***Origine de l'observation***

Mme Maryvonne MULLER 64, route de la gare, Saint-Jouvent (n° 1182 préfecture Limoges)

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Déclare :

Je note page 20 que l'établissement de la ligne modifie la loi pour enlever les interdits notés pour zones A, zones N zones UB.

Je note en page 30 un emplacement réservé qui n'apparaît pas dans les listes d'emplacements réservés Pages 52 et 53. Après vérification, il est également absent sur le PLU de Peyrilhac.

#### ***Origine de l'observation***

M. François MARIAUX Lavaud, Saint-Jouvent

#### ***Résumé succinct de l'observation***

Déclare :

Si il y a une DUP pour une construction après 2013, pouvez-vous confirmer qu'il faut modifier dès maintenant le PLU de Saint-Jouvent alors que cela a été refusé par le conseil général de la vienne ?

### **Chaptelat**

#### ***Origine de l'observation***

M. Serge CARMONA Le Clos Fleuri, Chaptelat (n° 22)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Pourquoi le conseil municipal de ma commune concerné par la mise en place de la MCDU n'a-t-il pas donné un avis par vote et délibération à ce jour ?

### ***Origine de l'observation***

M. Alain NEUVILLARD Les Sapins de Sourue, Chaptelat (n° 1185 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Le PLU de Chaptelat va être modifié pour prendre en compte les contraintes du projet. Ces contraintes vont être imposées à tous les habitants de la commune. N'est-il pas gênant que tout le monde subisse ces inconvénients ? Pourquoi n'avoir pas limité les modifications aux strictes limites de l'emprise ?

## **Le Palais-sur-Vienne**

### ***Origine de l'observation***

Association Barrage Environnement (n° 809 préfecture Limoges)

### ***Résumé succinct de l'observation***

Dans un courrier, l'association Barrage environnement développe une partie spécifique consacrée à la MCDU de la commune (voir paragraphe 11.7)

## **OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La publication du rapport de la commission « mobilité 21 » et les déclarations du premier ministre ont perturbés le déroulement de l'enquête par les nombreuses déclarations dans la presse écrite, la radio et la télévision.

Compte tenu du nombre et de la diversité des observations émises par le public, la commission d'enquête :

- pose uniquement les questions suivantes :
  - 1 – tous les phénomènes hydrauliques très divers signalés dans la cuvette de Mougou et la vallée du Clain à Iteuil ont-ils été étudiés dans le détail ? Notamment par une étude approfondie du sol, des nappes, des résurgences, des écoulements d'eau en cas d'orage ou de pluies abondantes, les relations entre les nappes et la rivière ont-elles été prises en compte ?
  - 2 – le raccordement à Iteuil au moyen unique d'un viaduc a-t-il été étudié ? Cette solution n'est-elle pas en mesure d'améliorer le projet plutôt que de créer un remblai ?
- attire l'attention sur les points suivants :
  - Le respect des propriétés dans la phase préalable aux travaux comme pendant ladite phase.
  - Prévoir les rétablissements nécessaires à la poursuite des activités notamment agricoles.

A l'issue de la rencontre, j'ai informé les représentants de RFF qu'ils disposaient d'un délai de quinze jours pour produire leurs observations éventuelles.

Le Président  
de la commission d'enquête



René TIBOGUE