

LGV POITIERS-LIMOGES

OBSERVATIONS APPORTEES PAR RESEAU FERRE DE FRANCE

SUITE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE

ETABLIE PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DU PROJET

REMIS LE 25 JUILLET 2013

ENQUETE PUBLIQUE

prescrite par l'arrêté inter préfectoral 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 Poitiers-Limoges et à la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme des Communes concernées par le projet.

SOMMAIRE

	Page
SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
PARTIE 1 - OBSERVATIONS DE RFF SUR LES REMARQUES RELATIVES A LA DUP	5
1 OBSERVATIONS GENERALES	7
1.1 Thèmes les plus souvent abordés	7
• Temps de parcours annoncés sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et sur la LGV Poitiers-Limoges	7
• Devenir de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	9
• Application de l'article L121.12 du Code de l'Environnement	14
• Enquête publique et Commission Mobilité 21	15
• Prix du billet	16
• Complémentarité LGV/TER entre Poitiers et Limoges	17
• Coût/financement/rentabilité	18
• Aménagement du territoire	20
• Impact du projet sur l'agriculture	23
1.2 Lettres types et pétitions	29
1.3 Courriers des organismes	32
1.4 Inquiétudes et questions relatives à la phase travaux	98
1.5 Observations du public dans les registres et courriers reçus	100
2 OBSERVATIONS DE RFF PAR SECTEUR	120
2.1 Préfecture de Poitiers et sous-Préfecture de Montmorillon	120
2.2 Secteur 1 entre Iteuil et Dienné	123
2.3 Secteur 2 entre Lhonnaizé et Persac	152
2.4 Secteur 3 entre Moulismes et Lathus-Saint-Rémy	164
2.5 Secteur 4 entre Buissière-Poitevine et Peyrat-de-Bellac	171
2.6 Secteur 5 entre Bellac et Chamborêt	186
2.7 Secteur 6 entre Peyrilhac et Chaptelat	197
2.8 Secteur 7 entre Limoges et Le Palais-sur-Vienne	214
PARTIE 2 : OBSERVATIONS DE RFF SUR LES REMARQUES RELATIVES AUX MECDU	219
PARTIE 3: OBSERVATIONS DE RFF SUR LES REMARQUES DE LA COMMISSION D'ENQUETE	224
ANNEXE Précision sur les améliorations des temps de parcours Paris Austerlitz – Limoges Bénédictins par la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	

INTRODUCTION

En application de l'article R123-18 du Code de l'Environnement et de l'article 8 de l'arrêté inter-préfectoral 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, les observations et demandes formulées par le public ont été présentées.

Le procès-verbal de synthèse des observations a été remis au maître d'ouvrage (RFF) du projet de LGV Poitiers-Limoges.

Objectif du présent document

Le présent document a pour objet, en application de l'article R123-18 du Code de l'Environnement, de produire les observations du maître d'ouvrage du projet de la LGV Poitiers Limoges suite à la remise de la synthèse susvisée.

RFF a disposé de 15 jours pour produire les observations présentées.

Structure du plan

Les observations de RFF sont présentées suivant un plan très proche de celui de la synthèse des avis.

Pour les observations générales des associations et acteurs représentatifs le traitement a été structuré en deux parties : un ensemble d'observations pour les thématiques les plus fréquemment abordées et des observations en tant que de besoin au fil du texte des avis.

Le présent document est donc structuré comme suit.

En colonne de gauche le plan des observations du Maître d’ouvrage et en colonne de droite celui de la synthèse des avis

présent document d’observations de RFF	Eléments de la synthèse des avis ¹
PARTIE 1	
> observations pour les thématiques les plus souvent abordées > observations en tant que de besoin au fil du texte des avis pour : <ul style="list-style-type: none"> - lettres types et pétitions - courriers des organismes (Partis politiques, Collectivités Territoriales, chambres consulaires, Fédérations et syndicats, Associations) 	observations relatives à la DUP générales des associations et acteurs représentatifs pages 2 à 110
> observations relatives à la phase travaux > observations du public	Observations relatives à la DUP générales du public pages 110 à 115
Observations de RFF par secteur pour les secteurs de 1 à 7	observations relatives à la DUP spécifiques par secteurs pages 115 à 117
PARTIE 2	
Observations de RFF	observations relatives à la MECDU
PARTIE 3	
Observations de RFF	observations de la commission d’enquête

Le sommaire du document en page 2 est structuré suivant ce principe.

¹ Le document « synthèse des avis » reçu de la commission d’enquête comprend 177 pages. Pour mémoire le sommaire du document de la Commission d’Enquête n’est pas paginé.

Ce document comprend :

- **Introduction et bilan général** pages 1 à 2
- **Synthèse des observations**
 - o observations relatives à la DUP pages 2 à 175
 - o observations relatives au MECDU pages 175 à 177
 - o observations de la commission d’enquête page 177

PARTIE 1

OBSERVATIONS DE RFF SUR LES REMARQUES RELATIVES A LA DUP

1. OBSERVATIONS GENERALES

1.1 - Thèmes les plus souvent abordés

Un ensemble d'observations du maître d'ouvrage (RFF) pour les thématiques suivantes, les plus fréquemment abordées dans les avis des associations et acteurs représentatifs, ainsi que plus généralement par le public, est présenté ci-après :

- Temps de parcours annoncés sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et sur la LGV Poitiers-Limoges
- Devenir de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse
- Application de l'article L121.12 du Code de l'Environnement
- Enquête publique et Commission Mobilité 21
- Prix du billet
- Complémentarité LGV/TER entre Poitiers et Limoges
- Coût/financement/rentabilité
- Aménagement du territoire
- Impact du projet sur l'agriculture

Thème : Temps de parcours annoncés sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et sur la LGV Poitiers-Limoges

Certaines pétitions et avis d'associations (Barrage Environnement, Vienne Nature, LPO, FNAUT, Collectif non à la LGV Poitiers-Limoges, Vigilance Peyrilhac 87) ou de particuliers évoquent le fait que :

- les rénovations actuellement engagées sur l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) permettraient dès 2017 d'améliorer très fortement les performances de la ligne et de relier Limoges à Paris-Austerlitz en 2h15-2h30 (selon les avis et avec la mise en service, ou non, de rames TGV en remplacement de rames Corail),
- le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (LGV POCL) mettrait Limoges à 2h00-2h10 de Paris
- le temps de parcours annoncé par la LGV Poitiers-Limoges ne serait pas de 2h03 (sauf pour un train par jour) mais de 2h15 en y ajoutant le temps de couplage de rames en gare de Poitiers.

Ces personnes ou associations s'interrogent sur cette base, sur le gain de temps réel offert par le projet. Cela conduit RFF à faire les observations suivantes.

Temps de parcours réels sur l'axe existant Paris-Orléans-Limoges-Toulouse :

RFF tient à préciser que le meilleur **temps de parcours actuel** entre Paris et Limoges sur la ligne POLT est de 3h01 avec 1 ou 2 arrêts intermédiaires selon la période de la journée (heure de pointe ou non). Il n'y a plus de service commercial sans arrêt entre Paris et Limoges.

Depuis quelques années, RFF mène une politique volontariste de rénovation de cet axe majeur du réseau ferroviaire français. 460 millions d'euros auront été investis d'ici 2016 pour la pérennisation

de l'axe et l'amélioration de son exploitabilité, et 160 km de renouvellement de voies et de ballast (RVB) seront entrepris d'ici 2020 entre Châteauroux et Brive-la-Gaillarde.

L'axe POLT fait partie intégrante du Grand Plan de Modernisation du Réseau national en cours de préparation pour répondre à la demande du Gouvernement et la LGV Poitiers-Limoges ne se fera pas au détriment de cet axe. Le GPMR a pour principaux objectifs de :

- Renforcer la qualité du service rendu aux usagers (amélioration de la régularité des trains)
- Répondre aux enjeux de capacité du réseau ferré pour mieux prendre en compte les besoins de mobilité de tous, en concentrant les efforts sur le réseau classique
- Renforcer la sécurité du réseau ferré national

Cependant les travaux de rénovation entrepris actuellement sur l'axe POLT ne sont absolument pas des travaux destinés à améliorer le temps de parcours.

Une confusion est parfois faite avec l'ancien projet « POLT », abandonné en 2003, et qui aurait permis un gain de temps d'au maximum 20 minutes par des travaux d'amélioration de l'axe (signalisation, suppression de très nombreux passages à niveau, renforcement de l'alimentation électrique) d'une autre ampleur que ceux actuellement entrepris, **et par la mise en service de TGV « pendulaires ».**

Pour rappel, un historique de ce projet et les raisons de son abandon, ainsi que les éléments de comparaison avec la LGV Poitiers-Limoges sont présents dans les pièces C (§2.1) ou E3 (§1.1) du dossier d'enquête : la pendulation, dispositif qui incline automatiquement les rames dans les courbes pour limiter l'effet de ces dernières sur les passagers et permettre de les franchir plus vite, a un intérêt réduit en France du fait de vitesses possibles déjà élevées et de dévers de voie déjà plus importants que dans d'autres pays, et les coûts d'investissement et d'exploitation d'un matériel spécifique étaient trop élevés.

Le remplacement éventuel des rames Corails par des matériels plus modernes comme des TGV classiques, ne permettrait qu'un gain de temps marginal, les vitesses de circulation étant limitées par les caractéristiques et la géométrie notamment, de l'infrastructure. Le gain de temps estimé à 2 minutes au maximum selon le type et le nombre de TGV utilisés (la circulation simultanée de plusieurs TGV sur une même section de ligne pouvant même entraîner une perte de temps si l'alimentation électrique de la ligne n'est pas renforcée).

Pour faire circuler des TGV à 220 km/h au lieu de 200 km/h sur certaines portions de cet axe et permettre un gain de temps supplémentaire d'environ 7 minutes, il faudra procéder à des travaux complémentaires importants et non prévus actuellement (signalisation et alimentation électrique). *Ce point est évoqué de manière plus détaillée en annexe au présent document. Cette annexe, traitant de l'amélioration des temps de parcours sur l'axe POLT, précise les améliorations sur cet axe possibles sans grands travaux de création de sections de lignes nouvelles ou de shunt d'agglomérations.*

Pour mémoire, le dossier d'enquête publique présente §2.1 pièce C ou §1.1 pièce E3 des solutions d'amélioration lourde : création de sections de lignes nouvelles ou de shunts d'agglomération) qui ont été étudiées avant et pendant les études préparatoires du débat public. Ces solutions ont été comparées et écartées au profit de l'option validée par le débat public de 2006.

Temps de parcours Paris-Limoges par POLT + le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon :

Concernant le projet de LGV POCL, le dossier d'enquête (§2.1 pièce C ou §1.1 pièce E3) rappelle que ce projet mettrait Châteauroux à 1h20-1h25 de Paris, soit Limoges à 2h25-2h30 selon les hypothèses encore possibles. Les temps beaucoup plus proche de 2h00 évoqués dans certains avis ne sont donc pas réalistes sans des investissements complémentaires très conséquents sur l'axe existant, comme des sections de ligne nouvelle à grande vitesse.

RFF rappelle également que l'ensemble de ces solutions d'amélioration du temps de parcours de l'axe POLT ne répond pas à la totalité des fonctionnalités attendues de la LGV Poitiers-Limoges suite au débat public de 2006 : elles sont notamment sans influence sur l'objectif d'ouverture vers la façade atlantique.

Temps de parcours Paris-Limoges par le projet de LGV Poitiers-Limoges :

Enfin, en ce qui concerne le temps de parcours permis par la LGV Poitiers-Limoges, RFF tient à rappeler que le dossier d'enquête précise clairement, §2.1 de la pièce C ou §1.1 de la pièce E3, que **les 2h03 affichés prennent bien en compte un arrêt prolongé de 11 minutes en gare de Poitiers pour couplage de rames** (un arrêt simple de 3 minutes en gare de Poitiers permettrait un temps de parcours de 1h55). Il n'y a donc pas lieu de rajouter 11 minutes au temps affiché dans le dossier d'enquête. Ce temps tient compte également des marges d'exploitation, comme tout temps de parcours ferroviaire.

Thème : Devenir de l'axe Paris -Orléans-Limoges-Toulouse

De nombreuses contributions parmi lesquelles : *NPA, EELV PC, Les Alternatifs 87, Barrage Environnement, Vienne Nature, FNAUT, ADEPAL, LPO Vienne, LNE, Association anti LGV & pro-POLT, Confédération Paysanne de HV, Ensemble le Palais Autrement, Association Iteuil Autrement, Association Urgence POLT, Collectif Non à la LGV PL, Vigilance Peyrillac 87, Les Amis de la Terre*

s'interrogent sur le devenir de l'axe POLT notamment en termes de dessertes en même temps quelles affirment que cet axe est suffisant à la fois en terme de temps de parcours et d'aménagement du territoire (ces deux thèmes sont développées dans le présent chapitre).

RFF souhaite apporter des précisions sur l'impact de la LGV PL sur le devenir de l'axe POLT.

Le Maître d'Ouvrage souhaite rappeler que conformément à la décision ministérielle du 25 mars 2013, « **l'enquête publique sur ce projet n'a pas pour objet d'apprécier l'utilité de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)** dont la fonction majeure est de desservir les départements situés le long de cet axe et de participer ainsi au désenclavement des territoires du Massif central. »

Pour mémoire les objectifs de la LGV PL acté à l'issue du Débat public de 2006 sont de :

- connecter Limoges et le Limousin au réseau européen à grande vitesse ;
- offrir une liaison performante et compétitive vers la capitale ;
- créer une accessibilité nouvelle pour le Limousin vers le Nord de l'Europe et la péninsule ibérique, et vers la façade Atlantique ;
- conforter Poitiers, Limoges et Brive-la-Gaillarde dans leur fonction de nœuds ferroviaires.

Objectifs auxquels l'axe POLT ne répond pas.

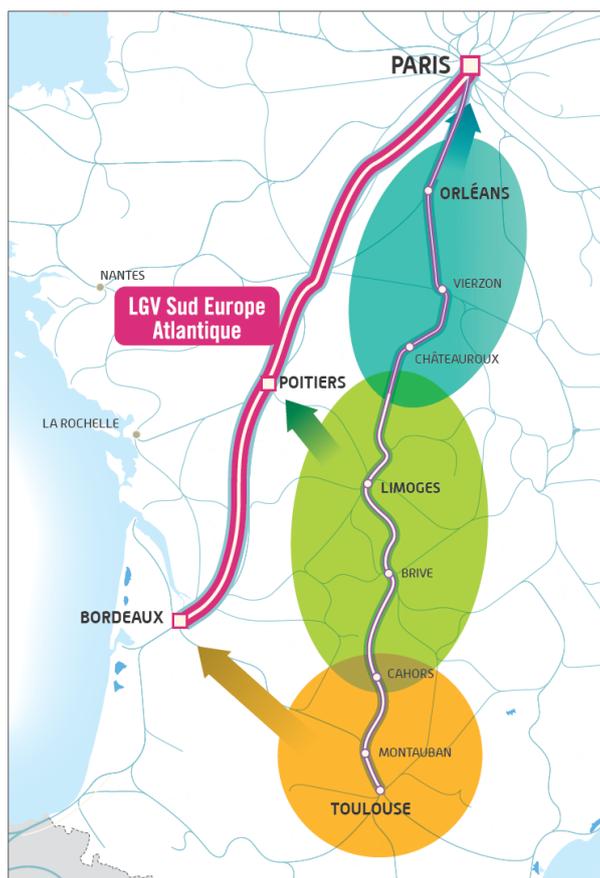
La situation actuelle de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)

L'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) traverse dix départements et en dessert trente-deux. Près de 5 millions d'habitants sont concernés par cet axe qui comporte six carrefours ferroviaires et recoupe cinq transversales dont les lignes Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon via Périgueux.

Les principaux pôles générateurs de trafic sont hors Paris : Orléans, Limoges, Toulouse. La ligne POLT dessert également quelques bassins de vie importants, au niveau de Châteauroux, Vierzon, Issoudun et Brive-la-Gaillarde.

Cette structuration territoriale se retrouve également au niveau des infrastructures ferroviaires, des plans de correspondances et des services d'inter-modalité disponibles en gare. Les gares d'Orléans/Les Aubrais, Limoges, Vierzon et Brive bénéficient d'infrastructures importantes et sont desservies par un nombre plus important de lignes (de 100 à 190 trains par jour ouvrable de base - job-). Viennent ensuite Montauban, Salbris et Châteauroux avec des fréquences comprises entre 50 et 60 trains/job (jour ouvré de base).

Dès les études préliminaires du débat, la question de la desserte des bassins de vie avait été identifiée comme une problématique essentielle et avait fait l'objet d'échanges importants. Le schéma ci-dessous largement utilisé pendant le débat public représente la structuration de la demande de transport et le positionnement de la LGV Poitiers Limoges dans ce contexte.



En termes d'offre, entre 2002 et 2012, les liaisons directes depuis Paris qui existaient pour les gares de Limoges, Brive et Cahors ont été supprimées pour rationaliser des grilles horaires, ce qui conduit à resserrer des temps de parcours autour des valeurs moyennes. Ainsi au sud et à Limoges, le niveau de service a été maintenu mais avec un temps de parcours supérieur. A contrario, les dessertes au nord de Limoges se maintiennent hormis pour l'accès à Orléans centre.

Le trafic ferroviaire voyageur sur l'axe POLT représente aujourd'hui 8,250 millions de voyageurs annuels dont les 2/3 sont radiaux depuis ou vers Paris. A noter que parmi les déplacements radiaux, près de 50% se concentre sur les destinations Orléans-Paris et seulement 18% pour du Limoges-Paris. L'OD Guéret-Paris représente quant à elle 5% de ces déplacements radiaux. Le reste du trafic se compose essentiellement de trafic régional (autour des agglomérations d'Orléans et Limoges) et de déplacements vers Toulouse (9,4%).

Les déplacements inter-régionaux restent très minoritaires (1,4%).

Aujourd'hui cet axe historique assure donc des fonctions de :

- desserte radiale des villes d'Orléans et Limoges et plus faiblement des départements traversés (plutôt assurée par le Train Longue Distance pouvant avoir de plus une fonction inter-régionale) ;
- dessertes TER Centre, Limousin et Midi-Pyrénées.

L'axe a bien sûr également une fonction fret très importante.

Perspectives d'évolution à l'horizon du projet Poitiers-Limoges :

A l'horizon 2020, les LGV SEA et Poitiers-Limoges, permettront d'apporter des gains de temps pouvant aller jusqu'à 1h sur les Origines-Destinations Limoges-Paris, Brive-Paris (permettant pour ces 2 destinations d'effectuer un aller-retour dans la journée) ou Cahors-Paris par rapport à l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. La vocation de la ligne classique POLT pourrait dès lors se reporter à l'horizon 2020-2025 sur une desserte plus fine des territoires.

Cependant la mise en place d'une offre nouvelle ne supprime pas la totalité de la demande sur les dessertes train Longue Distance sur la ligne classique POLT. Un certain volume de voyageurs restera intéressé par les dessertes proposées sur cet axe en fonction du niveau de service qui y serait conservé. Il peut notamment s'agir de voyageurs sur des OD pour lesquelles les temps de parcours ne sont pas significativement améliorés voire sont supérieurs via la LGV. C'est notamment le cas des OD Creuse, Indre, Cher vers l'Île de France.

La suppression de toute offre grande ligne sur l'axe POLT n'est donc pas un scénario envisageable. A l'inverse maintenir un niveau d'offre équivalent sur l'axe historique impliquerait de faire circuler des trains très faiblement remplis et donc de dégrader considérablement la marge du transporteur.

Rappelons que l'offre à maintenir après la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges relève de décisions des autorités organisatrices.

Les scénarios présentés dans le dossier d'enquête relèvent d'hypothèses de travail permettant, sans présumer des décisions des autorités organisatrices, de modéliser les paramètres les plus structurants qui pourraient être pris à l'horizon 2020 sur la desserte longue distance sur l'axe POLT:

- Le nombre d'aller-retour quotidiens sur l'axe.
- Le niveau de maillage des territoires (densités des arrêts), notamment entre Châteauroux et Limoges.
- Les temps de parcours sur l'axe POLT

Les hypothèses de dessertes longue distance proposées dans le cadre du scénario de base 11 POLT, sont conformes aux recommandations de la décision ministérielle du 25 mars 2013 avec :

- 2 trains Longue Distance Paris-Toulouse
- 2 trains Longue Distance Paris-Cahors
- 4 trains Longue Distance Paris-Brive
- 3 trains Longue Distance Paris-Limoges

L'offre TER qui assure les liaisons régionales et inter-régionales est quant à elle maintenue selon le service 2012 comme cela est mentionné dans la pièce F.

Dessertes du Nord de la Haute-Vienne et de la Creuse:

A l'horizon 2020, le projet de LGV offrira aux habitants de la Creuse notamment la possibilité de bénéficier d'un niveau d'offre accru de desserte train Longue Distance par rapport à la situation actuelle 2012 (plus 2 Trains Longue Distance pour Argenton, plus 1 Train Longue Distance pour la Souterraine). En effet, les habitants de Guéret pourront à la fois bénéficier d'un niveau d'offre accru sur l'axe POLT et d'un gain de temps de l'ordre de 20 minutes en passant par Limoges pour rejoindre Paris.

L'amélioration du temps de trajet pourrait également permettre de concentrer sur la liaison Guéret-Limoges une nouvelle offre qui permettrait de cumuler les trafics de rabattement et les trafics journaliers liés aux mouvements domicile/travail. Par exemple, des modifications de l'offre pourraient intervenir au niveau de la fréquence de desserte, du temps de trajet (modernisation du matériel roulant, shunt de Saint-Sulpice-Laurière, correspondance en gare de Limoges).

De même pour la Souterraine qui constitue la limite nord de la zone d'influence du projet, la mise en œuvre de la LGV Poitiers-Limoges ne dégradera pas son accessibilité depuis Paris et élargira au contraire la palette des possibilités de dessertes (La Souterraine sera accessible par la ligne classique via Châteauroux ou par la LGV Poitiers – Limoges).

Dessertes du sud de la Haute-Vienne :

Pour les territoires situés au sud de la Haute-Vienne (Cantal, Aveyron, Dordogne, Lot), les liaisons vers l'Île-de-France figurent parmi celles qui, à l'échelon national, nécessitent les temps de parcours les plus longs : supérieur à 5h00 (7h00 pour Rodez), bien au-delà de la limite de 3h00 habituellement acceptée pour effectuer un déplacement professionnel dans la journée (aller-retour).

La LGV Poitiers-Limoges permettra une amélioration significative du temps de parcours, une heure environ, grâce aux étoiles ferroviaires de Limoges, et de Brive.

De la sorte, l'accès à Périgueux deviendra plus performant depuis Limoges que depuis Libourne ou Bordeaux, de même pour l'accès à Aurillac et à Rodez depuis Brive.

Cela suppose une optimisation de l'intermodalité TAGV/TER.

Concrètement :

- de Souillac et Gourdon, les trajets vers Paris pourraient bénéficier des services à grande vitesse à partir de Brive via les liaisons TER ou continuer à emprunter 1 ou 2 liaisons train Longue Distance via l'axe historique
- de Caussade, l'accès à la grande vitesse se fera soit à partir de Cahors ou de Brive, les 2 liaisons TET n'étant pas maintenues
- d'Uzerche, les trajets vers Paris se feront soit via la LGV grâce à un rabattement TER à Limoges soit via 4 trains Longue Distance sur l'axe historique.

Rappel des Hypothèses de dessertes trains Longue Distance sur l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse au Sud de Limoges présentées dans le dossier d'enquête

	Desserte LGV	Hypothèses train Longue Distance classique étudiées pour le projet de LGV Poitiers-Limoges		
		Scénario de base (11 POLT)	Autres scénarios étudiés	
			7 POLT	4 POLT
Brive	12	6	4	2
Souillac	-	2	2	1
Gourdon	-	2	2	1
Cahors	2	4	2	2
Caussade	-	0	2	2
Montauban	-	1	2	2
Toulouse	-	1	2	2

Le projet de LGV PL n'implique donc pas l'abandon de l'axe classique sur lequel Réseau Ferré de France continue par ailleurs à investir massivement pour le moderniser. L'offre sur la ligne classique à l'horizon du projet de LGV existera toujours.

Mais Il est nécessaire de rappeler que la desserte effective sur l'axe POLT ne sera proposée et décidée, le moment venu, que par les autorités organisatrices des transports (Etat/ Régions) et les opérateurs de transport (la SNCF et ses éventuels concurrents), selon leurs stratégies d'axe.

Poursuite des investissements sur l'axe POLT :

RFF conduit depuis quelques années un effort considérable de modernisation qui conduira un investissement de 460 millions d'euros en douze ans et à échéance de 2016.

Le projet LGV Poitiers Limoges s'appuie sur cet axe, les services qu'il permet empruntant directement de longues sections de l'infrastructure, et la diffusion de ses trafics se faisant par des services plus locaux (TER pour l'essentiel) utilisant aussi cet axe.

Il est bien sûr indispensable de veiller à ne pas déstructurer voire remettre en cause les services de transport ferroviaires dont ont besoin les vastes territoires irrigués par l'axe Paris Orléans Limoges Toulouse. Cela vaut bien sûr pour la LGV Poitiers Limoges, mais aussi pour La LGV Bordeaux Toulouse, tout comme la LGV POCL. Chacun de ces projets à un effet propre qui se superpose aux dynamiques propres d'évolution actuelle de l'axe.

RFF est convaincu de l'utilité de poursuivre des études et d'alimenter une réflexion plus globale sur l'axe, pour bien identifier les besoins et les services nécessaires

Thème : Application de l'article L.121.12 du Code de l'Environnement

Extrait du Code de l'environnement :

Article L121-12

Créé par Loi n°2002-276 du 27 février 2002 - art. 134 JORF 28 février 2002

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. 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.

Pour de nombreux contributeurs le dépassement du délai de 5 ans entre la clôture du débat public et l'ouverture de l'enquête publique pourrait constituer une cause d'illégalité de l'enquête publique :

Lettres type de personnes défavorables au projet, Europe Ecologie Les Verts Limousin, Barrage Environnement, Vienne Nature, Agir pour la Biodiversité Vienne – Ligue pour la protection des oiseaux de la Vienne, Limousin Nature Environnement, Association « anti LGV Limoges & pro POLT », Ensemble Le Palais Autrement, Les Amis de la Terre...

RFF rappelle que le bilan du débat public relatif au projet de LGV Poitiers-Limoges a été publié le 30 janvier 2007 par la Commission Nationale du Débat Public.

L'ouverture de l'enquête publique n'étant pas intervenue dans le délai de 5 ans suivant cette publication prévu à l'article L.121.12 du Code de l'Environnement, RFF a donc saisi la Commission Nationale du Débat Public pour lui demander de se prononcer sur la nécessité de relancer un nouveau débat public avant le lancement de l'enquête publique.

Cette saisine a été faite le 23 juillet 2012 et la CNDP en a accusé réception le 27 juillet 2012.

Le dossier de saisine a été mis en ligne sur le site dédié au projet : www.lgvpoitierslimoges.com

A la suite de quoi, par décision du 5 septembre 2012, la Commission Nationale du Débat Public a considéré qu'il n'y avait pas lieu de relancer un nouveau débat sur ce projet.

Un recours contre cette décision de la CNDP a été déposé par plusieurs requérants (associations et collectivités locales notamment) auprès du Tribunal administratif de Paris. Ce recours, toujours pendant, n'étant pas suspensif, les procédures préalables à l'enquête publique du projet se sont poursuivies.

En outre, certains avis considèrent que les travaux réalisés ou prévus depuis 2006 sur la ligne historique POLT, ou sur la ligne TER Poitiers-Limoges, ou que l'émergence du projet POCL constituent des « éléments nouveaux » qui auraient justifié le lancement d'un nouveau débat public en améliorant fortement les performances de cet axe existant :

Barrage environnement, Vienne Nature, Agir pour la Biodiversité Vienne, Ligue pour la Protection des Oiseaux de la Vienne.

RFF rappelle également que dans sa décision de poursuivre les études de la LGV Poitiers-Limoges prise le 8 mars 2007 (qui figure dans la pièce C du dossier d'enquête), son conseil d'administration décidait :

«de conduire ce projet en cohérence avec la poursuite de l'aménagement de la ligne Paris - Orléans- Limoges - Toulouse et de la réalisation :

- *des opérations inscrites aux nouveaux contrats de projets Etat-régions ; Il s'agit notamment :*

- *des aménagements qui, dans la continuité des opérations de renouvellement réalisées par Réseau ferré de France, seront mis en oeuvre sur l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse afin d'en optimiser les performances techniques. Réseau ferré de France entend ainsi continuer à offrir aux régions et aux futurs transporteurs une ligne avec un haut niveau de performances. Réseau ferré de France propose qu'une première étape puisse être la mise en place du cadencement de cette ligne à l'horizon 2010,*
 - *de l'ensemble des opérations conduites sur le réseau ferroviaire des régions Poitou-Charentes et Limousin, notamment l'amélioration des lignes existantes Poitiers-Limoges et Limoges-Guéret ;*
- *des opérations menées dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national présenté par le ministre chargé des transports le 22 mai 2006, »*

Les travaux réalisés ou programmés sur l'axe POLT ou sur la ligne TER Poitiers-Limoges, ne constituent donc pas des éléments nouveaux comme cela a été argumenté.

Ces travaux n'ont par ailleurs pas pour effet d'améliorer les temps de parcours de la ligne POLT sur laquelle le meilleur temps de parcours reste d'un peu plus de 3 heures comme cela est explicité précédemment.

Quant au projet POCL, c'est un projet distinct aux fonctionnalités différentes, qui ne répond pas aux objectifs du projet LGV Poitiers-Limoges tels qu'ils ressortaient du débat public de 2006, à savoir :

- Mettre Limoges à 2 heures de Paris, et Brive à 3 heures,
- Permettre une liaison plus rapide entre les deux capitales régionales que sont Poitiers et Limoges,
- Favoriser l'ouverture du Limousin et des territoires desservis à la façade atlantique.

Thème : Enquête publique et Commission Mobilité 21

Plusieurs courriers mentionnent le rapport de la commission Mobilité 21 arguant que celui-ci reporte le projet de LGV Poitiers Limoges après 2030 pour interroger la suite des études et procédure afférentes.. RFF rappelle ici la mission de la Commission et le positionnement du projet dans ce cadre.

L'ampleur des investissements prévus au SNIT (schéma national des infrastructures de transport) sur 25 ans étant incompatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques, la commission Mobilité 21, encore appelée « commission Duron » du nom de son président, a été mise en place en octobre 2012 pour éclairer le gouvernement dans sa définition d'un « nouveau schéma national de mobilité durable ».

La mission de cette commission, précisée par un courrier du Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche adressé à ses membres le 17 octobre 2012, visait à :

- proposer « sous la forme d'un rapport, des recommandations portant sur les principes d'un schéma national de mobilité durable, et notamment les principales orientations à court, moyen et long termes, d'une nouvelle politique des transports » tenant compte notamment de « la priorité que le gouvernement entend donner aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants »,
- se prononcer « sur le caractère évolutif de ce document, en proposant des modalités et un rythme d'actualisation. »

Le rapport de la Commission Mobilité 21 a été remis au ministre le 27 juin 2013. Selon le montant d'investissements retenu d'ici à 2030 tous financements confondus, il considère 2 scénarios, et pour chacun de ces scénarios, il classe les projets en 3 groupes :

- « les premières priorités qui identifient les projets à engager avant 2030 dont les études doivent être poursuivies de façon active ;
- Les secondes priorités qui identifient les projets ayant vocation à être engagés entre 2030 et 2050 et dont les études doivent être poursuivies en fonction de cette échéance ;
- Les projets à horizons plus lointains qui rassemblent les opérations ayant vocation à être engagées au-delà de 2050 et dont les études devraient à ce stade être interrompues.

Quel que soit le scénario, le projet de LGV Poitiers-Limoges est classé dans les secondes priorités (engagement à envisager entre 2030 et 2050) dans le rapport de la commission Mobilité 21.

S'appuyant sur les préconisations de ce rapport, le Premier Ministre a présenté, le 9 juillet 2013, les priorités d'investissement retenues par le gouvernement : s'agissant des grands projets, le choix du gouvernement s'est porté sur le scénario n° 2 de la commission Mobilité 21.

Dans le dossier de presse accompagnant l'intervention du Premier Ministre, il est par ailleurs indiqué :

- « La priorisation des grands projets sera actualisée tous les cinq ans »
- « Les études des projets d'infrastructures nouvelles retenues par la Commission Mobilité 21 seront poursuivies. L'objectif est que ces projets soient prêts à être lancés, dès que leur financement aura été stabilisé. »

Par ailleurs, le Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche, par courrier du 25 mars 2013, a approuvé le projet de LGV Poitiers-Limoges tel qu'il est présenté dans le dossier support de l'enquête publique et demandé à RFF de « saisir le préfet de la région Limousin, préfet de la Haute-Vienne, afin qu'il procède aux démarches nécessaires pour organiser le lancement de l'enquête publique avant la fin du premier semestre 2013. »

Dans ce courrier, le Ministre ajoute : « Par ailleurs, comme les autres opérations figurant au projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l'automne 2011, la LGV Poitiers-Limoges est soumise à l'examen de la Commission « Mobilité 21 ».

Thème : Prix du billet

Comme pour tout nouveau projet, la question de la tarification est un sujet prégnant pour le projet Poitiers-Limoges. Il soulève de nombreuses interrogations.

La question du prix du billet ne dépend pas directement du gestionnaire d'infrastructure, Réseau ferré de France, mais des autorités organisatrices des transports (Etat et Régions dans le cas de services conventionnés) et des transporteurs.

Pour l'utilisateur, ce prix sera directement comparé au prix payé actuellement sur le service Teoz. En règle générale, le prix des billets sur une ligne nouvelle évolue à la hausse et il est supérieur à celui pratiqué pour un même parcours sur une ligne classique.

Sans préjuger de ce qui sera décidé pour les différents types de trains de la LGV Poitiers-Limoges et des politiques tarifaires des entreprises ferroviaires, le gain de temps d'environ 1 heure pourrait se traduire par hypothèse par une augmentation de 8,20 € en 2^{ème} classe plein tarif sur un Paris-

Limoges, ce qui rapporté au plein tarif actuel de 35,20 € correspondrait à une hausse de l'ordre de 23%.

Cette hausse est calculée et appliquée dans les études avec des prix moyens, qui diffèrent des tarifs de base affichés. Il faut rappeler que dans le système actuel de tarification de la SNCF, il existe de nombreuses modulations du fait des réductions, abonnements dont peuvent bénéficier les voyageurs. De nombreux clients ne paient pas le tarif de base, il est donc fait usage d'un prix moyen.

On peut supposer que la mise en œuvre de ce projet s'accompagnera d'une politique tarifaire attractive avec un éventail de prix très ouvert pour assurer un maximum de voyageurs, comme cela est le cas sur les services TGV existants.

L'expérience et le succès des services TAGV, montre en effet que la clientèle répond favorablement à l'offre d'un transport plus efficace même si les coûts de billets augmentent. Le recours à une tarification modulée, permet en outre d'ouvrir efficacement le panel de prix proposé et de limiter le risque d'exclusion évoqué. Par exemple, sur la liaison Paris - Reims, à la mise en service de la LGV Est, le tarif en seconde classe a évolué pour tenir compte du temps gagné à hauteur de 17cts/mn en seconde classe plein tarif. Compte tenu que de nombreux voyageurs bénéficient de réductions, la hausse moyenne réellement constatée est de 13 cts/mn.

Thème : Complémentarité LGV/TER entre Poitiers et Limoges

Certaines pétitions et avis d'associations s'interrogent sur le devenir de la ligne TER entre Poitiers-Limoges.

Principaux contributeurs : les associations comme FNAUT, Collectif Non à la LGV PL, Vigilance Peyrillac 87 et Les Amis de la Terre et Vienne Nature craignent « une mort lente de l'actuelle ligne TER, privée de son trafic de bout en bout et privée des investissements nécessaires à sa modernisation » ; « 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. ».

Egalement, le parti politique Les Alternatifs 87 s'est prononcé sur le devenir de la ligne TER entre Poitiers-Limoges.

RFF souhaite apporter des précisions sur l'impact de la LGV PL sur le devenir de la ligne Limoges-Poitiers.

La ligne TER entre Poitiers-Limoges effectue de fait la jonction entre deux capitales régionales et permet la desserte des bassins de vie de chacune des deux agglomérations.

Par ordre de population, les pôles émetteurs sont les suivants:

- Limoges (agglomération de 200 000 hab.) ;
- Poitiers (agglomération de 130 000 hab.) ;
- Montmorillon (7 000 hab.) ;
- Bellac (5 000 hab.);
- Le Dorat (2 000 hab.).



Le territoire est donc très contrasté en termes de population, puisque la grande majorité de la population réside au sein des aires urbaines de Limoges et de Poitiers, tandis que les espaces intermédiaires sont peu peuplés. Deux profils de mobilité principaux se superposent sur cette ligne :

- Une mobilité résultant des déplacements réguliers de courte distance (domicile-travail, domicile-études...) sur chacun des bassins de vie (Limoges – Le Dorat, Poitiers – Montmorillon) ;
- Une mobilité plus occasionnelle entre les deux grands pôles générateurs et attracteurs de Poitiers et de Limoges (motif professionnel, loisir, etc.).

La LGV Poitiers-Limoges, bien qu'elle supporte des services concernant pour l'essentiel des territoires bien plus vastes, effectue de fait la liaison entre Limoges et Poitiers avec des performances élevées, mais sans aucun arrêt intermédiaire.

Les deux infrastructures ne sont donc pas concurrentes mais complémentaires pour l'essentiel des trafics concernés, la ligne TER conservant sa fonction de desserte fine du territoire intermédiaire qui correspond à l'essentiel de sa clientèle et facilitant l'accès à la grande vitesse par les logiques de rabattement.

Les associations insistent beaucoup sur le maintien d'un niveau de desserte équivalent, en fréquence et en temps de parcours sur la ligne TER Poitiers-Limoges. Pour autant, RFF rappelle qu'il est primordial de se projeter au-delà de la mise en service du projet. En effet, l'arrivée d'un tel projet sera l'occasion, pour les Régions Limousin et Poitou-Charentes, de mieux optimiser les temps de correspondances entre trains régionaux et trains rapides et ainsi conduire à une augmentation de la fréquentation et du nombre de trains.

Quant au devenir physique de la ligne TER, RFF n'a pas attendu la construction de la ligne nouvelle pour investir dans le réseau existant. Près de 50 millions d'euros ont été ainsi dépensés pour la modernisation de l'axe Poitiers-Limoges dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2007-2013.

Thème : Coût/financement/rentabilité

Le coût du projet et sa rentabilité ont suscité de nombreuses observations et questions : coût sous-estimé, financement non garanti, gaspillage d'argent public, rentabilité non assurée.

Coût du projet :

Le coût du projet est évalué à environ 1,6 Milliards d'euros aux conditions économiques de 2011. L'estimation des coûts constitutifs du projet porte sur la réalisation de la ligne nouvelle Poitiers – Limoges et les aménagements ferroviaires sur les lignes existantes. Elle intègre :

- la construction de la ligne nouvelle et ses mesures d'accompagnement et d'insertion ;
- les jonctions (raccordements) de la ligne nouvelle avec les lignes classiques Paris-Bordeaux d'une part, et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse d'autre part ;
- les adaptations des lignes existantes et leurs équipements d'aiguillage, de signalisation et d'alimentation électrique,

Il intègre l'ensemble des études post-DUP et direction de travaux, les montants alloués à la libération des emprises et réaménagements fonciers, le Génie Civil proprement dit et les équipements ferroviaires.

De plus, le montant d'investissement global de 1.6 Milliards intègre deux éléments couramment observés dans l'évaluation des coûts de construction des marges pour couvrir :

- l'imprécision de « mesure » liée au niveau de précision associé aux études de coûts réalisées.
- l'ensemble des risques, identifiés ou non, qui peuvent impacter les coûts de construction de la ligne.

Ce coût est dit « en euros constants » puisqu'il est exprimé à une date de valeur, ici janvier 2011

Le coût du projet en euros constants est fréquemment rapproché du coût en euros courants, c'est-à-dire en prenant en compte l'effet de la variation des prix dans le temps. Il faut rappeler que l'évaluation de ce coût nécessite une hypothèse sur la période de réalisation ainsi qu'une hypothèse d'évolution de l'ensemble des coûts sur cette période.

Le coût de construction du projet est également souvent confondu avec le montant pris en compte dans l'évaluation économiques de 2,2 Milliards d'€ aux conditions économiques de 2009 mais actualisés en 2019. Ce montant correspond aux 1,6 milliards auxquels est appliqué :

- un inflateur de 2,23% par an pour tenir compte de l'évolution relative des coûts des travaux,
- un coefficient de 1,3 (+ 30 %) pour tenir compte de la rareté des fonds publics,
- un coefficient d'actualisation à 4 % à l'année 2019 des coûts de construction.

Cette méthodologie est décrite plus en détail dans le chapitre 5 de la pièce F du dossier d'enquête. Ces coûts ont été longuement présentés et discutés dans le cadre des ateliers de concertation.

Gaspillage de l'argent public en temps de crise

Certains avis s'interrogent sur les modalités de financement des travaux en temps de crise économique.

Le Maître d'ouvrage précise que le coût du projet est dans l'ordre de grandeur des investissements ferroviaires, qui s'amortissent sur de longues périodes. A titre indicatif, les lignes utilisées aujourd'hui ont en moyenne 150 ans.

Ce projet conçu techniquement pour le long terme peut être appréhendé et évalué sur le long terme. Les services attendus seront rendus sur des périodes supérieures à celle prises en compte pour les évaluations qui sont présentées.

De même, des calculs sur des temps longs atténuent les effets des accidents de conjoncture, comme les effets de la crise actuelle, sur les perspectives de croissance des besoins de déplacements des voyageurs.

Financement

Concernant les discussions sur le montage financier, ces dernières n'ont pas commencées et se tiennent ordinairement après l'enquête publique. A titre d'exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux s'est bouclé bien plus de 18 mois après l'enquête publique de la seconde tranche étudiée : Tours Angoulême.

Les principales options envisageables sont les financements sur fonds publics ou le PPP (Partenariat Public-Privé), sous délégation de service public ou contrat de partenariat.

En effet, actuellement, à titre indicatif :

- Le financement des projets de LGV dernièrement réalisés (LGV Est Européenne) ou en cours de réalisation (branche est de la LGV Rhin-Rhône) repose exclusivement sur des fonds publics (Etat, collectivités territoriales, états voisins concernés, Union Européenne, RFF et SNCF) ;
- La LGV Tours – Bordeaux est actuellement réalisée sous la forme d’une délégation de service public (le contrat de concession a été signé le 16 juin 2011) ;
- La LGV Bretagne – Pays de la Loire fait l’objet d’un contrat de partenariat public-privé (le contrat a été signé le 28 juillet 2011)

Ces éléments sont détaillés au chapitre 6 de la pièce F du dossier d’enquête.

Rentabilité :

Par définition, la rentabilité d’un projet de transport correspond à l’équilibre entre les coûts et les avantages qu’il génère ; si les avantages sont supérieurs aux coûts, le projet est rentable. Néanmoins, ces indicateurs de rentabilité ne mesurent que des effets quantitatifs monétarisables et ne peut constituer l’unique critère d’évaluation d’un projet et de décision de sa non-réalisation.

En effet, l’évaluation d’un projet doit s’appuyer sur des éléments complémentaires qualitatifs que le calcul de la rentabilité n’a pas pu chiffrer, tels que les effets du projet en matière d’aménagement du territoire et de développement économique local.

Certains avis font également leur propre calcul de rentabilité en appliquant des méthodes simplificatrices (ratios). Or les méthodologies mises en œuvre pour élaborer les bilans socio-économiques sont encadrées par des instructions ministérielles :

- l’instruction cadre relative aux méthodes d’évaluation économique des grands projets d’infrastructure de transport du 3 octobre 1995, révisée par celle du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005,
- le projet d’instruction relative aux méthodes d’évaluation socio-économique des projets ferroviaires, dans sa version de janvier 2008,
- le projet d’instruction relative aux méthodes d’évaluation socio-économique des projets routiers interurbains, dans sa version de mai 2007.

Les hypothèses et les calculs faits par certaines associations ne tiennent pas compte de ces exigences et ne peuvent donc étayer une quelconque démonstration.

Thème : Aménagement du territoire

De nombreuses pétitions et avis d’associations (NPA, collectif Non à la LGV, anti LGV Limoges & pro POLT, les Amis de la Terre...) s’interrogent sur les liens entre développement économique et l’arrivée d’une LGV, certains faisant référence à l’analyse « *Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de littérature* », de S. Bazin, C. Beckerich, M. Delaplace communication au Congrès ASRDLF 2010.

RFF rappelle que cette étude a pour objectif initial de présenter une revue de la littérature relative aux effets de la grande vitesse ferroviaire sur le développement local afin d’identifier les raisons d’une déconnexion entre les travaux académiques et les discours politiques.

Les effets des lignes à grande vitesse ont fait l'objet d'analyses, désormais nombreuses. Elles font ressortir qu'encore aujourd'hui les liens entre grande vitesse ferroviaire et dynamiques territoriales font l'objet de débats.

En effet, les différents retours d'expériences ne convergent souvent que sur un aspect : la difficulté d'isoler dans les évolutions constatées ce qui est directement imputable à l'arrivée de la grande vitesse.

Cette absence de consensus perdure notamment du fait de l'absence d'études économétriques qui permettraient d'établir des corrélations statistiques entre évolutions de l'offre ferroviaire et évolutions territoriales.

Comme le souligne Plassard (1987) « le chercheur se trouve dans une situation très paradoxale : d'une part, il est certain, les nombreux exemples historiques le prouvent, qu'à long terme il existe une relation forte entre transformations spatiales et infrastructures de transport, mais d'autre part, il est dans l'incapacité de préciser clairement quels peuvent être les effets de la création d'une nouvelle infrastructure de transport sur l'évolution d'une région à court terme »

Néanmoins, des convergences existent déjà sur un certain nombre d'enseignements généraux concernant les liens entre grande vitesse ferroviaire et structuration territoriale. Ainsi, il apparaît clairement que même si les effets des lignes à grande vitesse ne sont pas directs ou immédiats (inéluçtables/automatiques ou systématiques) sur les territoires traversés et desservis :

- l'arrivée de la grande vitesse apparaît comme un atout, un levier pour des dynamiques territoriales déjà engagées ou pour la mise en œuvre de nouvelles politiques d'aménagement.

Il est possible de regrouper les différents effets constatés ou mis en lumière par les études en grandes familles :

- o effet sur l'image des territoires.
 - o effet sur la mobilité des populations
 - o effet sur la structuration à grande échelle
 - o effet sur l'organisation territoriale
 - o effet sur la fréquentation touristique
 - o effet sur les dynamiques constructives locales
- les effets sont d'autant importants que les territoires anticipent et accompagnent l'arrivée des projets de grande vitesse

C'est donc au regard de ces effets constatés sur des expériences passées de lignes à grande vitesse et compte tenu des enjeux européens, nationaux et régionaux notamment, en intégrant les problématiques et dynamiques actuelles du Limousin et des autres territoires concernés, que peuvent être appréhendés et évalués les effets structurants que la Ligne Poitiers-Limoges aura, sur le moyen et le long terme dans les territoires traversés et desservis.

La « Synthèse des perspectives et développement durable du territoire » (SPADDT) du dossier d'enquête développe ces éléments et traite en détail des interactions entre le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges et les dynamiques territoriales, présentes et potentiellement à venir, des territoires concernés.

Ainsi RFF a mené et présenté dans cette synthèse :

- une analyse des territoires et de leurs dynamiques actuelles ; un recueil des stratégies et des principaux projets d'aménagement et de développement portés par les acteurs locaux en s'appuyant sur une analyse des documents prospectifs d'orientation et de programmation en vigueur sur les territoires concernés et des entretiens avec les principaux acteurs socioéconomiques des territoires.
- une analyse des principaux effets, directs et indirects, constatés dans le cas d'autres projets de LGV afin d'examiner les dispositifs d'accompagnement et les stratégies locales déployées à l'occasion d'un projet de LGV.

Les effets potentiels qui sont ici proposés par RFF tirent donc des enseignements de projets similaires déjà réalisés (arrivée de la LGV à Reims, Lille, Besançon, Le Mans, St Etienne) tout en prenant en compte la spécificité des territoires bénéficiaires du projet.

De même comme le souligne S.BAZIN, C. BECKERICH, M. DELAPLACE,(2006) « si le caractère systématique des effets structurants doit être remis en question notamment parce que les caractéristiques socio-économiques du territoire sont la source essentielle des potentialités de valorisation d'une LGV, les effets dépendent également des politiques mises en place pour maîtriser les nouvelles logiques de développement susceptibles d'avoir lieu. De ce point de vue, l'action publique a donc un rôle important. »

Le Maître d'Ouvrage souhaite mettre en relation les résultats de ces évaluations et le positionnement de nombreux acteurs socio-économiques majeurs des territoires tels que :

- Chambre de Commerce et d'Industrie du Cantal
- Association Interconsulaire de la Haute-Vienne
- Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Aveyron
- Chambre de Commerce et d'Industrie de la Région Limousin
- Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corrèze
- Jeune Chambre Economique Française
- Conseil Economique Social et Environnemental du Limousin.
- Fédération régionale des Travaux Publics du Limousin
- Mouvement des Entreprise de France MEDEF Limousin
- Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises du Limousin (CGPME Limousin)
- Fédération Française du Bâtiment Limousin
- Fédération Régionale des Travaux Public de Poitou-Charentes
- Syndicat des Pharmaciens de la Haute-Vienne

Ils se sont à l'inverse positionnés en faveur du projet notamment en raison des opportunités que le projet offre en matière d'aménagement et de développement du territoire, et de maintien ou de création d'emplois.

L'Association Interconsulaire de la Haute-Vienne (Courrier annexé sous le n° 622 au registre de la préfecture de Limoges) évoque ainsi un « outil indispensable de développement économique et social pour l'ensemble des territoires et des entreprises agricoles, artisanales, commerciales, industrielles et de services ».

Thème : Impacts du projet sur l'agriculture

Les observations ou questions sur l'agriculture ont été relativement nombreuses, c'est le thème le plus souvent abordé (présent dans plus de 10% des avis) après la justification de l'utilité publique du projet (>50% des avis socio-économie, financement..) et les avis généraux sur le projet (>20%). Le sujet des prélèvements fonciers (surface) et des rétablissements agricoles (passage véhicule ou animaux, système de drainage et d'irrigation) sont parmi les plus nombreux. Les indemnités et les aménagements fonciers sont également abordés.

L'objectif du présent chapitre est de présenter les éléments de réponses aux questions et observations formulées lors de l'enquête. Elle sera prise en référence en tant que de besoin au sein de réponses individualisées.

Les informations rassemblées dans le présent document sont majoritairement extraites du dossier d'enquête publique.

***Principaux contributeurs à ce thème:** Les organisations agricoles (FNSEA 86 Fédération nationale des Syndicats d'exploitants Agricoles de Vienne , FDSEA 87 Fédération départementale des Syndicats d'exploitants Agricoles de Haute Vienne Chambres d'agriculture de la Vienne et de la Haute Vienne, ADE 86-87 – association de défense des expropriés agricoles et forestiers de la Vienne et de la Haute Vienne, confédération paysanne de la Haute Vienne) , les exploitants ou propriétaires fonciers ont également fait part d'observations tant générales que d'ordre particulier. Par ailleurs, et de façon plus générale, des courriers de partis politiques ou d'associations environnementalistes en font mention, essentiellement sur la diminution des surfaces agricoles.*

Surface des emprises, délaissés et nombre d'exploitations impactées :

Plusieurs chiffres ont été produits dans les différents courriers et observations portés ou annexés aux registres.

Les chiffres clés issus des études agricoles et sylvicoles dans le cadre de la définition du projet sont repris ci-dessous : l'emprise de la ligne, ses aménagements et la base de travaux est de 1285 hectares répartis entre les 2 départements Vienne et Haute Vienne. La superficie agricole concernée est de 801 ha (respectivement 455 ha en Vienne et 346 ha en Haute Vienne) et celle sylvicole de 310 ha (respectivement 112 et 198 ha). L'emprise agricole concerne majoritairement (près de 60%) des terres non irriguées ni drainées.

La limitation de la création de délaissés a fait l'objet d'une attention particulière. Quelques délaissés vont demeurer cependant, une réflexion sur leurs intégrations à l'aménagement paysager a été menée. Lors de la définition précise des emprises, cet objectif sera poursuivi en concertation avec les agriculteurs.

Le nombre d'exploitations concerné est de 163, soit 85 en Vienne et 78 en Haute Vienne. Un impact fort a été considéré pour 55 exploitations compte tenu de, l'emprise concernée par le tracé, la coupure des chemins empruntés, la coupure du parcellaire et le pourcentage correspondant, la localisation défavorable du siège d'exploitation Ceci ne préjuge pas de la viabilité des exploitations après mises en place des mesures. Seules 3 exploitations sur les communes de Lhonnaize, Persac et Blond pourraient voir leurs viabilités remises en causes, essentiellement en lien avec une activité complémentaire de centre équestre. Pour 2 autres exploitations, situées sur les communes d'Iteuil et Moulismes, une étude technico économique devra compléter la première analyse. Pour ces rares cas, une installation sur une exploitation nouvelle ou une reconversion d'activité pourront être proposées, tel qu'il est prévu au code rural et de la pêche maritime.

Rétablissement :

La traversée de territoires agricoles par l'infrastructure ferroviaire peut induire une désorganisation spatiale du territoire agricole. Pour y remédier, la principale mesure est d'assurer le cheminement agricole.

Les moyens d'accès aux parcelles seront définis dans le cadre de l'aménagement foncier si celui-ci a lieu (voir ci-après). D'ores et déjà, un certain nombre de principes de rétablissements ont été établis sur la base des besoins en passage agricole exprimés localement (passage des engins d'exploitation et/ou du bétail). Ces principes ont été présentés dans les cahiers territoriaux E9 de l'étude d'impact. Le rétablissement de l'ensemble des cheminements nécessaires au fonctionnement des exploitations sera assuré par rétablissement sur place ou par rabattement sur d'autres voiries en concertation avec les exploitants agricoles et les acteurs locaux.

Au stade de l'enquête publique, le maître d'ouvrage a bien pris connaissance des besoins exprimés par les exploitants agricoles (ou sylvicoles). Parfois, ces rétablissements ont permis également de rétablir les continuités hydrauliques avec un gabarit adapté à des cheminements piétons, animaux et véhicules légers. Compte tenu de l'évolution possible de la structure des exploitations agricoles, de la réalisation effective ou non d'un aménagement foncier, l'emplacement exact des rétablissements sera étudié à un stade plus avancé du projet. En effet, au stade de l'enquête publique, il convient de ne pas restreindre le nombre de solutions permettant l'exploitation des terres. Les éventuels allongements de parcours donneront lieu à des indemnisations le cas échéant.

Si l'aménagement foncier ne joue pas pleinement son rôle, RFF devra permettre une exploitation dans des conditions équivalentes. Les rétablissements seront alors étudiés en concertation avec l'exploitant et les collectivités locales.

Aménagement foncier :

Une infrastructure ferroviaire nouvelle consomme des terrains agricoles et forestiers et génère une désorganisation des exploitations et des effets de coupure des cheminements. L'aménagement foncier est le principal moyen pour réduire, voire annuler les préjudices causés par la consommation de terres agricoles, l'effet de coupure et de déstructuration. Ce dispositif est prévu par les articles L.123-24 et R.123-30 à 38 du Code rural et de la pêche maritime qui prévoient que « l'obligation est faite au maître d'ouvrage, dans l'acte déclaratif d'utilité publique, de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement ... et des travaux connexes ».

L'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) relèvera de la maîtrise d'ouvrage des conseils généraux. Il est décidé par chaque commission communale (ou intercommunale). L'AFAF permet une meilleure répartition des terres et évite ainsi le morcellement des exploitations. En fonction des décisions des commissions d'aménagement locales, 3 solutions existent : pas d'aménagement, aménagement avec ou sans inclusion de l'emprise du projet. RFF a sollicité les deux conseils généraux pour la mise en place des commissions communales et le démarrage des études (financées par RFF).

L'étude d'impact décrit le dispositif dans la pièce E4 "Présentation des impacts sur l'environnement et mesures" en partie 4.3 Les cahiers territoriaux présentent de façon détaillée l'impact et les mesures par exploitation.

Indemnisations :

Outre la possibilité de recourir à l'aménagement foncier sous maîtrise d'ouvrage des conseils généraux, des indemnisations pour préjudices économiques pourront être versées. Selon les cas (impact très fort, remise en cause de la viabilité) des aides à la reconversion ou à la réinstallation sont possibles. Ces dispositifs de compensation sont notamment prévus par le code rural et le code de l'expropriation.

Les protocoles d'indemnisation seront discutés avec les organisations professionnelles agricoles locales, RFF et les services fiscaux en les adaptant des protocoles nationaux. Les pertes de revenus seront prises en compte si le fermage ne peut être réalloué. Par ailleurs, propriétaires comme exploitants peuvent bénéficier d'indemnisations.

Réserves foncières :

La mise en place d'un dispositif de réserves foncières est souhaitable afin de faciliter l'aménagement foncier et compenser les emprises subies par la profession agricole (ou sylvicoles). Dès 2010, RFF a mis en place une concertation avec la profession agricole sur ce sujet. Cependant, le dispositif de réserves foncières, en cours de discussion, nécessite l'accord des partenaires. L'objectif à terme est de disposer d'un peu plus que la surface totale de l'emprise (1500 à 1600 ha). Sans attendre, un dispositif d'acquisition d'urgence a été mis en place en décembre 2012 pour les situations avérées où l'avancement des études du projet perturbe la vente du bien. A ce jour, plusieurs cas sont déjà intégrés au dispositif d'acquisition anticipée, qui s'étend jusqu'en 2016. Une commission présidée par le préfet coordonnateur vérifie l'éligibilité des dossiers.

Mesures compensatoires milieux naturels :

Dans les contributions portées à l'enquête publique, il est demandé de distinguer les réserves foncières à destination de l'agriculture et les terrains qui seraient destinés à la mise en place de mesures compensatoires pour les milieux naturels, ainsi que d'expliquer la manière de calculer les surfaces à destination de ces mesures compensatoires.

Pour compenser les impacts sur les milieux naturels qui n'auraient pu être évités ou réduits, des mesures compensatoires seront mises en place. Celles-ci ont fait l'objet d'un pré dimensionnement. Pour ce faire, les habitats correspondants à ceux des espèces protégées impactées ont été déterminés. La superficie proposée a fait l'objet d'un coefficient de compensation prenant en compte, la rareté de l'habitat, la réglementation, la probabilité de réussite, la proximité, l'expérience du bureau d'étude ...

L'objectif est de bien identifier les terrains qui ne devront pas être redistribués dans le cadre de l'aménagement foncier. Assez souvent, ces terrains (boisement sénescant, prairies humides, délaissés ...) ne sont pas en « compétition » avec les terrains utiles à l'agriculture. RFF a fourni ces études au conseil général afin qu'ils puissent également avoir connaissance des terrains intéressants pour les mesures compensatoires.

Zones de dépôts, matériaux :

La réalisation d'une infrastructure linéaire de transport nécessite d'importants travaux de terrassements. La réalisation du projet de LGV Poitiers Limoges va générer un volume de matériaux

excédentaires d'environ 6,1 millions de m³ (matériaux extraits ne présentant pas une qualité suffisante pour être utilisés pour la construction de la ligne ou de qualité satisfaisante mais en quantité trop importante par rapport aux besoins du projet). Il importe de trouver une valorisation à ces matériaux au plus proche de la ligne. Une partie du volume (3,3 millions de m³) a été affectée à l'insertion de la ligne (modelés cadre de vie et paysagers), le solde (représentant 2,8 millions de m³) étant mis en dépôt définitif. Une méthode spécifique a été développée afin de déterminer les sites pouvant accueillir ces matériaux sans impact majeur sur des zones sensibles (milieux naturels, zones humides, périmètre de protection de captage...) tout en assurant une intégration harmonieuse dans le paysage. L'objectif a également été de permettre une remise en culture à moyen terme afin de ne pas créer encore plus d'emprise sur les terres agricoles. Les pentes des modelés ont donc été étudiées en ce sens : des pentes comprises entre 4 % et 6 %, permettent une culture diversifiée (culture, prairie et pâturage...). Dans le cas assez rare d'une contrainte de topographie existante, les pentes pourraient être comprises entre 7 % et 10 % permettant l'implantation d'une exploitation en pâturage extensif par exemple.

Les observations recensées lors de l'enquête demandent en outre:

- Qu'une concertation avec la profession agricole soit menée : celle-ci a débuté depuis 2010, avec une présentation des sites envisagés (plusieurs réunions de proximité en Vienne et Haute Vienne avec les agriculteurs pour présenter la démarche et les sites potentiels avec des propositions de réadaptation, réunions pluripartites (représentants de la profession agricole, services de l'état, RFF). Cette concertation se poursuivra dans les phases ultérieures en association avec les autres acteurs locaux - communes, services de l'état ;
- Que les matériaux excédentaires soient utilisés pour réaliser des retenues collinaires (cf la partie « ressources en eau ») ;
- Que les matériaux soient regroupés en hauteur plutôt qu'en superficie : l'impact à terme est jugé moins favorable car définitif alors qu'un étalement permettra une remise en culture. Ceci a été réalisé sur d'autres projets de LGV (LGV Est notamment) avec une équivalence de rendement à moyen terme (5 à 10 ans). Cette perte de rendement jusqu'au retour à la normale, objectivement déterminée, fera l'objet d'indemnisations ;
- Que soit réalisée une étude agro pédologique : pour réaliser au mieux ces dépôts, une expertise pédologique sera réalisée avant la mise en place des dépôts, afin de déterminer la composition et les caractéristiques du sol, notamment l'épaisseur de l'horizon cultural pour les zones destinées à recevoir des modelés agricoles. Ainsi, l'épaisseur de terre végétale remise au-dessus des matériaux déposés sera au moins égale à l'épaisseur de terre végétale initiale (selon la pratique suivante : décapage préalable de l'horizon cultural puis mise en place des matériaux de dépôt et reconstitution de l'horizon cultural) ;
- D'éviter les terrains drainés ou irrigués : la concertation qui se poursuivra permettra de délimiter au mieux les ajustements nécessaires, sachant que les sites potentiels envisagés sont légèrement supérieurs (15 à 20%) au besoin ;
- D'étudier toute opportunité d'utilisation autre : dans les phases suivantes du projet, la réflexion sera poursuivie sur une stratégie de valorisation des excédents de matériaux, en coordination avec les autres Maîtres d'ouvrages porteurs de projets situés dans les secteurs proche de la LGV (RN520, RN147, Centre d'Enfouissement Technique de Gizay...) dans le but d'optimiser les mises en dépôts ;

- De réaliser les dépôts en zones humides : les zones humides ont été exclues car considérées comme zones sensibles. De plus leur compensation, selon les cas, sera à minima de 2 ha compensé pour 1 ha consommé (SDAGE Loire Bretagne). Cela ferait donc peser sur les terres agricoles un impact bien supérieur à la mise en dépôt et remise en culture, notamment car potentiellement d'anciennes zones humides (reconverties pour la culture du champ de maïs par exemple) seraient réhabilitées.

Au-delà des matériaux excédentaires, il est demandé que l'intégralité de la terre végétale issue du chantier soit réservée à la réhabilitation de terrains agricoles impactés (sous productif ou improductif) : l'étude agro pédologique qui sera réalisée permettra de définir les conditions de remise en état ultérieure et le cas échéant un recours à la terre végétale en excès serait envisageable. Par ailleurs, la végétalisation après terrassements et les aménagements paysagers nécessiteront également une partie de cette terre végétale.

Ressources en eau :

Les questions les plus souvent posées concernent les parcelles drainées ou irriguées et les dossiers d'autorisation loi sur l'eau, les retenues collinaires, les puits et sources :

- Parcelles drainées/irriguées : un certain nombre de terres impactées a fait l'objet d'aménagement conséquent (système d'irrigation ou de drainage). Les systèmes d'irrigation et drainage seront rétablis si un système existait préalablement. RFF ne peut cependant se substituer réglementairement au bénéficiaire pour les démarches à engager si nécessaire. RFF prendra en charge tous les frais financiers engendrés pour ces démarches et travaux, et leur réalisation par les exploitants et propriétaires (qui pourront y intégrer si nécessaire un bureau d'étude spécialisé pour le montage de dossier loi sur l'eau).
- Points d'eau/puits : sur les 263 ouvrages répertoriés Il y a assez peu d'emprises directes sur des sources ou canalisations agricoles (9 répertoriées) mais 19 puits, sources, canalisations agricoles présentent un risque d'impact quantitatif (débit et niveau d'eau). Cette ressource en eau devra être rétablie. Pour cela, différents moyens de substitution sont proposés dépendant des configurations individuelles (forage, déplacement du puits, nouvelle adduction d'eau, mise en place de citernes...). Le raccordement à l'AEP serait une dernière solution qui sera à discuter avec le bénéficiaire. Cependant, il faudra tenir compte de la réorganisation foncière éventuelle due à l'AFAF qui pourrait changer les besoins (point d'abreuvement par exemple). Comme il est indiqué dans le dossier d'enquête (pièce E2 état initial de l'environnement), le recensement des points d'eau et puits privés n'est pas exhaustif. 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 plus précisément leur sensibilité et leur vulnérabilité vis-à-vis du projet et les mesures spécifiques adaptées ;
- Retenue collinaire : il est demandé que les matériaux excédentaires soit utilisés afin de réaliser des réserves d'eau dite retenues collinaires. Ce sujet a été abordé lors des réunions entre les représentants de la profession agricole, RFF et les services de l'état. Les avantages sont certains. RFF n'est pas opposé à la mise à disposition de matériaux après concertation avec les acteurs et organismes locaux mais précise qu'il ne peut être maître d'ouvrage sur ces sujets et rappelle les aspects réglementaires liés à la constitution de réserves d'eau (étude d'impact, étude d'incidence Natura 2000 ou bien encore loi sur l'eau) et au respect des documents d'urbanisme.

Impacts et mesures en phase chantier :

Les observations et questions les plus souvent formulées sur le sujet des impacts et mesures lors du chantier de construction concernent les rétablissements, la sécurité des animaux, les risques de dégâts, les occupations temporaires....D'autres éléments relatifs à la phase chantier sont fournis dans la partie 3 du présent document.

La non exploitation des terres agricoles n'est pas systématique pendant les travaux. Des moyens (notamment rétablissement agricole, clôture temporaires...) peuvent selon le cas être mises en place afin de permettre une exploitation la moins perturbée possible. A défaut des indemnités seront versées. Les clôtures et barrières de protection lors de la phase travaux sont réalisées en fonction du contexte notamment pour des raisons de sécurité et ne sont pas systématiques sur l'intégralité du linéaire du projet. Ceci sera défini en amont de la réalisation du chantier en concertation avec les communes et les exploitants.

En cas d'occupation temporaire des terrains (base chantier, zones de dépôts temporaires) ceux-ci seront remis en état après la fin du chantier afin de reconstituer les sols d'origine. Les mesures de protection devront être adoptées pour la ressource en eau (système d'assainissement provisoire, repérage des réseaux d'irrigation et drainage, mise en défens des puits et forage...). En cas de préjudices avérés des indemnités seront dues en conformité avec les protocoles cités plus haut.

La présence d'un responsable chantier ou un interlocuteur unique afin de pouvoir dialoguer et résoudre d'éventuels problèmes. RFF a proposé un plan détaillé du suivi des mesures y compris en phase chantier. Ce suivi impose notamment la présence de responsables environnement des différents maître d'œuvre qui interviendront, ainsi que des contrôles extérieurs inopinés. Le maître d'ouvrage pilotera le dispositif. A minima, les visites de terrain de contrôle seront hebdomadaires avec des réunions avec la profession agricole trimestrielle. En fonction des phases de construction le dispositif pourra être adapté.

Autres points soulevés lors de l'enquête :

Il est demandé d'étudier l'impact des passages grande faune sur d'éventuels dégâts agricoles. Les PGF ont été mis en place dans les lieux de passages fréquents des animaux sur la base des inventaires de terrain et de l'étude trame verte et bleue. Leurs positionnements ont parfois été réajustés afin d'éviter une arrivée « abrupte » dans les parcelles agricoles. Ce volet agricole pourra faire partie du suivi des mesures prévu sur l'utilisation des PGF.

Les plans d'épandage peuvent être remis en cause par la restructuration du parcellaire. RFF prendra en charge financièrement leur refonte. Il en est de même pour les plans de gestion forestiers. Il conviendra également de prendre en considération le cas échéant qui feront également évoluer ces plans.

1.2 - Lettres types et pétitions

Un ensemble d'observations du maître d'ouvrage (RFF) pour les thématiques les plus fréquemment abordées dans les pétitions et lettre type est présenté ci-après.

Les lettres-types et pétitions reprennent les principaux arguments portés et échangés par les opposants et les tenants du projet de LGV. Tous les sujets sont repris par ailleurs dans les observations des principaux acteurs, dans les observations relatives à la LGV.

1.2.1 – Lettres type

Considérants généraux

Il est intéressant de noter que les lettres-types de personnes favorables au projet sont les plus nombreuses. Elles proviennent en très grande majorité de Haute-Vienne, principale bénéficiaire directe des retombées attendues du projet, avec la Corrèze, au regard des volumes de trafics attendus. Quant aux lettres-types défavorables, une majorité provient de la Creuse, très probablement en lien avec la problématique de la desserte de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).

Les lettres-types favorables et défavorables au projet utilisent des argumentations parallèles se référant aux mêmes objectifs ou à des objectifs formulés de façon très proche : (« *je veux être en correspondance rapide avec toutes les capitales européennes* », « *je crois que mon emploi pourra être conforté et valorisé si ma région est desservie par des moyens modernes de communication* », etc), mais ce qui les différencie c'est la solution ferroviaire préconisée pour répondre à ces objectifs (LGV Poitiers-Limoges / POLT).

Lettres-types de personnes favorables au projet

Outre leur nombre conséquent, près de 4 fois supérieur à celui des lettres-types défavorables, RFF note que certaines lettres-types favorables au projet demandent que celui-ci se réalise sans porter atteinte à la ligne POLT et, qu'au contraire, l'offre ferroviaire y soit repensée pour une meilleure desserte des villes intermédiaires sur l'ensemble de l'axe en complément de la desserte de la région par la grande vitesse.

Cette demande est cohérente avec la décision prise par le conseil d'administration de RFF du 8 mars 2007 relative à la poursuite des études sur le projet de LGV Poitiers-Limoges qui prévoyait « *de conduire ce projet en cohérence avec la poursuite de l'aménagement de la ligne Paris - Orléans- Limoges – Toulouse...* ».

De même la demande de liaisons performantes directes dès son ouverture entre les principales villes du Limousin ou de territoires limitrophes et celles de la façade atlantique ne peut que conforter la complémentarité permise par l'arrivée du projet de LGV dans les gares de centre-ville avec les autres modes de transport ferroviaire.

Lettres-types d'entreprise

L'origine quasi-exclusivement limousine des lettres-types d'entreprises favorables confirme l'intérêt des acteurs économiques de la Région pour ce projet.

Lettres-types de personnes défavorables au projet

RFF souhaite faire les observations suivantes à ces lettres-types :

Certaines lettres-types opposent la modernisation de la ligne POLT au projet de LGV Poitiers-Limoges. Or très souvent les termes de cette comparaison comportent des affirmations erronées (performances et potentiel d'amélioration de la ligne existante POLT surestimés, ampleur et délais de réalisation des travaux d'amélioration, ...). Les observations de RFF sur ces points sont développées dans la partie 1.1 du présent document.

Une lettre-type indique que le temps de trajet actuel de 3 heures entre Paris et Limoges est « *tout à fait acceptable et permet de faire l'aller-retour dans la journée* ». Ce n'est pas l'attente qui est majoritairement ressortie des conclusions du débat public de 2006.

Cette vision n'est également pas partagée par les lettres-types, pétitions ou courriers des collectivités et de l'ensemble des acteurs économiques de la région limousin, ou de simples citoyens qui réaffirment la nécessité d'améliorer de manière significative la desserte ferroviaire vers Paris.

La crainte d'un abandon de la ligne POLT ressort également de ces lettres-types.

Sur ce point, RFF rappelle que la décision ministérielle du 25 mars 2013 précise que « *l'enquête publique sur ce projet n'a pas pour objet d'apprécier l'utilité de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) dont la fonction majeure est de desservir les départements situés le long de cet axe et de participer ainsi au désenclavement des territoires du Massif central.* »

De même, le scénario de base du dossier d'enquête publique est fondé sur le maintien du niveau actuel des dessertes assurées par le POLT, soit 11 services par sens et par jour conformément à la décision ministérielle.

Il est bien sûr indispensable de veiller à ne pas déstructurer voire remettre en cause les services de transport ferroviaires dont ont besoin les vastes territoires irrigués par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, notamment au nord de Limoges. Cela vaut bien sûr pour la LGV Poitiers-Limoges, mais aussi pour La LGV Bordeaux-Toulouse, tout comme la LGV POCL. Chacun de ces projets à un effet propre qui se superpose aux dynamiques propres d'évolution actuelle de l'axe. RFF est convaincu de l'utilité de poursuivre des études et d'alimenter une réflexion plus globale sur l'axe, pour bien identifier les besoins et les services nécessaires. *Des éléments de réponses plus détaillés sont disponibles dans la partie 1.1 du présent document concernant le devenir de l'axe POLT.*

Quant aux sujets du financement et du mode de réalisation de la LGV Poitiers-Limoges, RFF précise qu'il met en œuvre les politiques de transport décidées par l'Etat. Il amène des éléments d'analyse et d'éclairage des décisions au gouvernement. Il n'appartient bien sûr pas à RFF de commenter les politiques de dépenses publiques en matière de transport. Les discussions pour le montage financier n'ont pas commencé et se tiennent ordinairement après l'enquête publique. A titre d'exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux s'est bouclé bien plus de 18 mois après l'enquête publique de la seconde tranche étudiée, Tours-Angoulême. A ce jour, le mode de financement et de réalisation n'est donc pas acté, et le principe d'un PPP n'est qu'une solution parmi d'autres (les LGV Rhin-Rhône et Est-Européenne sont par exemple réalisées sans faire appel à une délégation de service public).

Des critiques apparaissent quant à la rentabilité économique du projet qui ne serait pas atteinte en 50 ans. L'utilité d'un projet ne se résume pas à un simple calcul de rentabilité, mais tient également compte d'éléments complémentaires qualitatifs que le calcul de la rentabilité n'a pas pu chiffrer, tels que les effets du projet en matière d'aménagement du territoire et de développement économique local. Le projet de LGV Poitiers-Limoges est fondamentalement un projet d'aménagement du territoire.

Il reviendra aux entreprises ferroviaires de déterminer le niveau des prix des billets qu'elles vendent à leurs clients. Il est cependant concevable que la mise en œuvre de ce projet s'accompagne d'une politique tarifaire attractive pour assurer un maximum de voyageurs. *Des éléments de réponses plus détaillés sont fournis partie 1.1.*

Sur le sujet de l'enquête publique « hors délais », RFF précise que conformément à la loi, le délai de 5 ans étant dépassé depuis le débat public, RFF a saisi la CNDP pour lui demander si un nouveau débat public était nécessaire avant tout lancement de l'enquête publique. La CNDP a statué qu'il n'était pas nécessaire. *Pour plus de détail, il convient de se reporter à la partie 1.1 du présent document.*

Des inquiétudes ressortent également des lettres-types au sujet de l'avenir de la ligne TER Poitiers-Limoges. Le maître d'ouvrage tient à rappeler que cette ligne sera complémentaire de la LGV et non concurrente, car ces deux lignes correspondent à des finalités différentes. La ligne TER permet une desserte fine du territoire entre Poitiers et Limoges tandis que la LGV concerne des voyages de plus longue distance. Quant aux éventuels impacts du projet sur les circulations sur les lignes existantes, ces derniers seront très limités du fait du nombre de TAGV prévus (un par heure et par sens) et du fait de la construction d'une section de ligne indépendante, doublant la ligne existante elle-même à voie unique. La mise en service de la LGV Poitiers-Limoges entrainera certes une réorganisation des sillons, mais pour permettre une meilleure complémentarité TAGV/TER en gares de Poitiers, Limoges et Brive-la-Gaillarde, la diffusion des gains de temps permis par la grande vitesse se faisant également par le réseau TER.

Les lettres-types évoquent les impacts sur les terres agricoles ou les zones humides. Comme tout projet de création de nouvelle infrastructure, la LGV Poitiers-Limoges induit des impacts environnementaux. Ceux-ci sont explicités dans l'étude d'impact du dossier d'enquête, ainsi que les mesures pour les éviter, réduire ou compenser. Quant aux rétablissements des dessertes agricoles ou routières, ces derniers ne sont pas oubliés dans le projet : les dessertes routières sont prévues par rétablissement en place ou par rabattement, et les dessertes agricoles ont été estimées, cependant leur définition dépendra de l'aménagement foncier qui sera décidé par la suite. Enfin, une lettre-type pointe l'avis de l'Autorité environnementale sur la transparence faune du projet. RFF, dans la pièce H du dossier d'enquête, a apporté les éléments d'information complémentaires suivants : il est prévu 31 ouvrages pour le passage de la grande faune et 180 ouvrages pour la petite faune (soit 1 ouvrage tous les 620 m sur l'ensemble du linéaire, et 1 ouvrage tous les 290 m sur le seul linéaire en remblai).

1.2.2 - Pétitions

RFF remarque que certaines pétitions sont anciennes (2009), et que de ce fait leurs arguments ne se rapportent pas au projet mis à l'enquête. Pour d'autres, le texte support n'étant pas fourni, il est difficile de les rapprocher du projet.

Par ailleurs, tout comme les lettres-types défavorables au projet, certaines pétitions fondent, au moins partiellement, leur argumentation sur des éléments erronés (performances et potentiel d'amélioration de la ligne POLT, coût et ampleur des travaux d'amélioration sur cet axe, gain de temps...) susceptibles d'avoir influé les signataires.

Les pétitions évoquent principalement les mêmes sujets que ceux exprimés dans les lettres-types. Il conviendra donc également de se reporter aux observations du maître d'ouvrage sur ces dernières, pages précédentes.

Un sujet particulier ressort cependant des pétitions. Il concerne l'impact du projet sur le site naturel et inscrit des Monts de Blond et la zone Natura 2000 de la vallée de la Glayeule. Le projet passe en effet entre ces deux sites, identifiés dès l'origine comme étant à enjeux forts et qui délimitent de fait l'aire d'étude au sud et au nord. Une attention particulière a donc été portée dans cette zone. Bien que ne traversant pas le site inscrit mais franchissant le val de Vaulry, le tracé a fait l'objet d'une insertion paysagère spécifique (proposition d'un pont pour le rétablissement de la RD72 permettant de réduire au mieux l'ouverture d'un déblai, ajustement du profil en long de la ligne nouvelle au droit du val). L'évaluation des incidences du projet sur le réseau Natura 2000 a permis d'établir qu'il y a aucune incidence significative sur les zones Natura 2000 situées jusqu'à 10 km du tracé, et que le projet n'est pas de nature à porter atteinte à leurs objectifs de conservation.

1.3 - Courriers des organismes

Dans cette partie, RFF a réuni ses observations relatives aux courriers reçus des organismes pendant l'enquête. Ils sont repris dans l'ordre de la présentation de la synthèse des avis du 25 juillet 2013. Les observations sont mentionnées dans l'ordre de la rédaction de la contribution correspondante. Les éléments de contribution correspondants aux observations thématiques de RFF (1.1 ci-avant) ne font pas l'objet d'apport nouveau.

1.3.1 - Courriers des Partis et personnalités politiques

Nouveau Parti Anticapitaliste de la Haute-Vienne :

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

La ligne POLT ne peut répondre aux objectifs exprimés à l'issue du débat public de la LGV Poitiers-Limoges, notamment Limoges à 2 heures de Paris et l'ouverture vers la façade atlantique. De plus, la décision ministérielle du 25 mars 2013 précise que « *l'enquête publique sur ce projet n'a pas pour objet d'apprécier l'utilité de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) dont la fonction majeure est de desservir les départements situés le long de cet axe et de participer ainsi au désenclavement des territoires du Massif central.* »

De même, le scénario de base du dossier d'enquête publique est fondé sur le maintien du niveau actuel des dessertes assurées par le POLT, soit 11 services par sens et par jour conformément à la décision ministérielle. Concernant les dessertes des départements au nord de Limoges, des éléments de réponses plus détaillés sont disponibles dans la partie 1.1 du présent document.

Quant à l'impossibilité évoquée de faire circuler du fret sur la LGV, RFF tient à préciser que les lignes nouvelles mixtes fret/passager ne sont réalisées que dans les cas où il y a un réel manque de capacité pour le fret sur le réseau existant, ce qui n'est pas le cas ici.

RFF met en œuvre les politiques de transport décidées par l'Etat. Il amène des éléments d'analyse et d'éclairage des décisions au gouvernement. Il n'appartient bien sûr pas à RFF de commenter les politiques de dépenses publiques en matière de transport.

Le coût au kilomètre du projet est l'un des plus faibles pour une LGV et un tel projet d'infrastructure, conçu techniquement sur le long terme, peut être appréhendé et évalué sur le long terme. C'est

pourquoi, les difficultés économiques actuelles ne doivent pas occulter les perspectives de croissance et les besoins de déplacements des voyageurs.

Comme tout projet de création de nouvelle infrastructure, la LGV Poitiers-Limoges induit des impacts environnementaux. Ceux-ci sont explicités dans l'étude d'impact du dossier d'enquête, ainsi que les mesures pour les éviter, réduire ou compenser. Quant à la superficie impactée, il est rappelé que les emprises travaux sont estimées à 1 285 ha, et non 1 600 ha.

L'utilité d'un projet ne se résume en effet pas à un simple calcul de rentabilité, mais tient également compte d'éléments complémentaires qualitatifs que le calcul de la rentabilité n'a pas pu chiffrer, tels que les effets du projet en matière d'aménagement du territoire et de développement économique local. Le projet de LGV Poitiers-Limoges est avant tout un projet d'aménagement du territoire.

Le cas particulier des mises en service de LGV postérieurement à la signature de la concession de la LGV Tours-Bordeaux avec Vinci ont déjà été identifiés dans le contrat de concession, disponible au Journal Officiel. Cela ne concerne pas uniquement la LGV Poitiers-Limoges mais également les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Frontière espagnol. Le principe retenu est le reversement du concessionnaire à RFF d'une partie des péages dus aux trafics supplémentaires générés par ces projets, selon des modalités de calcul clairement définies dans le contrat.

Concernant la possibilité de pouvoir déjà se rendre à Paris en moins de deux heures grâce à l'avion, il est rappelé que l'un des intérêts majeurs du développement des lignes à grande vitesse est de justement pouvoir proposer un mode de transport rapide alternatif à l'aérien, moins émetteur de CO2 et moins gourmand en énergie fossile, sans oublier un prix du billet sensiblement inférieur.

Enfin, une absence de consensus perdure en effet chez les commentateurs en ce qui concerne les évolutions de l'offre ferroviaire et évolutions territoriales, mais des convergences existent déjà sur un certain nombre d'enseignements généraux concernant les liens entre grande vitesse ferroviaire et structuration territoriale. Ces enseignements sont développés dans la partie 1.1 en début de document.

Europe Ecologie Les Verts Limousin :

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

RFF souhaite préciser que le mode de financement et de réalisation de cette LGV n'est pas encore acté à ce stade, et que le principe d'un PPP n'est qu'une solution parmi d'autres (les LGV Rhin-Rhône et Est-Européenne sont par exemple réalisées sans faire appel à une délégation de service public).

RFF précise également que ce seront aux entreprises ferroviaires de déterminer le niveau des prix des billets qu'elles vendent à leurs clients. En ce qui concerne la politique tarifaire Des éléments de réponses plus détaillés sont fournis partie 1.1.

Le trafic annuel de 2 millions de passagers ne concerne pas uniquement des trajets Limoges-Paris mais prend en compte également les voyageurs au sud de Limoges qui se rendent sur Paris (Brive, Périgueux, Aurillac, Rodez, Cahors). Il ne faut également oublier les voyageurs induits par le projet, estimés à environ 400 000.

Il est bien sûr indispensable de veiller à ne pas déstructurer voire remettre en cause les services de transport ferroviaires dont ont besoin les vastes territoires irrigués par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, notamment au nord de Limoges. Cela vaut bien sûr pour la LGV Poitiers-Limoges, mais aussi pour La LGV Bordeaux-Toulouse, tout comme la LGV POCL. Chacun de ces projets à un effet propre qui se superpose aux dynamiques propres d'évolution actuelle de l'axe. RFF est convaincu de

l'utilité de poursuivre des études et d'alimenter une réflexion plus globale sur l'axe, pour bien identifier les besoins et les services nécessaires. Des éléments de réponses plus détaillés sont disponibles dans la partie 1.1 du présent document concernant le devenir de l'axe POLT.

Concernant l'archéologie, un pré-diagnostic a été réalisé par l'INRAP dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique et des fouilles archéologiques préventives seront réalisées avant le début des travaux, comme sur tout projet d'infrastructure de ce type.

Les différents impacts environnementaux du projet sont explicités dans l'étude d'impact du dossier d'enquête, ainsi que les mesures pour les éviter, réduire ou compenser. Le nombre de passages proposés pour la faune est issu d'une approche « espèce » et d'une approche « habitat » dans le cadre de l'étude Trame Verte et Bleue. Au total il est prévu 31 ouvrages pour le passage de la grande faune et 180 ouvrages pour la petite faune (soit 1 ouvrage tous les 620 m sur l'ensemble du linéaire, et 1 ouvrage tous les 290 m sur le seul linéaire en remblai, voir pièce H du dossier d'enquête). Le recensement des espèces a été réalisé sur l'aire d'étude depuis 2009 par différents bureaux d'études spécialisés. Le patrimoine paysager du Limousin représentant un enjeu important, l'insertion paysagère du projet a également fait l'objet d'une attention particulière par un bureau d'étude spécialisé : une pièce spécifique du dossier d'enquête y est même consacrée (Schéma Directeur Paysager)

Sur le sujet de la consommation électrique des TGV, RFF tient à préciser qu'un TGV circulant sur ligne nouvelle ne consomme qu'une fois et demie plus d'énergie à 320 km/h qu'à 220 km/h. Par ailleurs, un TGV circulant sur ligne nouvelle roule à vitesse régulière, sans à-coups, ce qui n'est pas le cas des trains sur la ligne existante, soumis à de multiples freinages et accélérations. Des essais ont été réalisés sur le trajet Paris-Strasbourg : le train sur la ligne existante consomme autant que le TGV sur ligne nouvelle, pour une vitesse bien inférieure.

Le sujet du radon ne se limite pas aux éventuelles carrières qui pourraient être ouvertes pour les besoins du projet (bien que ces besoins n'aient pas été identifiés comme nécessaire à la vue des éléments disponibles à ce stade des études), mais également aux zones du projet en déblais côté Limousin. Le risque radon a fait l'objet de deux études spécifiques : il ressort de ces analyses que le projet de LGV n'engendrera pas d'augmentation de radon dans les bâtiments tant en phase exploitation qu'en phase de travaux. Dans l'air extérieur, le passage du train n'engendra pas d'augmentation de l'activité volumique du radon au-delà d'un rayon de vingt mètres de la voie. Enfin, le gaz est rapidement dilué par les perturbations atmosphériques. Malgré un risque faible, un suivi chantier intégrera lors des terrassements le suivi dosimétrique de l'uranium et autres radionucléides (précurseur du radon) dans les zones à plus fort potentiel radon.

Conformément à la loi, le délai de 5 ans étant dépassé depuis le débat public, RFF a saisi la CNDP pour lui demander si un nouveau débat public était nécessaire avant tout lancement de l'enquête publique et la CNDP a statué qu'il n'en était pas nécessaire. *Pour plus de détail, il convient de se reporter à la partie 1.1 du présent document.* Il est également rappelé que la décision ministérielle du 25 mars 2013, présente en pièce C du dossier d'enquête, demandait à ce que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique soit lancée avant la fin du premier semestre 2013, tout en rappelant que comme les autres opérations figurant au projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l'automne 2011, la LGV Poitiers-Limoges était soumise à l'examen de la Commission « Mobilité 21 » dont les conclusions des travaux étaient attendues d'ici la fin du mois de juin 2013.

Enfin concernant les études des solutions alternatives, le dossier d'enquête présente bel et bien l'ensemble de ces solutions, que ce soit via la ligne POLT que via la ligne classique Poitiers-Limoges, et les compare également au projet de LGV. Le Grenelle de l'environnement insiste en effet sur

l'importance de la modernisation du réseau ferroviaire existant, mais il inscrit également un certain nombre de lignes à grande vitesse à réaliser, dont notamment la LGV Poitiers-Limoges.

Europe Ecologie Les Verts Poitou-Charentes :

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

Europe Ecologie Les Verts Poitou-Charentes expose sa vision à long terme de la politique des transports. RFF souhaite apporter les observations suivantes :

La LGV Poitiers-Limoges ne concernera pas qu'une population limitée : outre les trois départements directement concernés par les dessertes TGV prévues (Haute-Vienne, Corrèze et Lot), les départements du Cantal, de l'Aveyron, de la Dordogne et de la Creuse sont dans la zone d'attraction du projet grâce aux logiques de rabattement par des correspondances à Limoges, Brive-la-Gaillarde et Cahors.

Depuis quelques années, RFF mène une politique volontariste de rénovation du réseau existant et le grand plan de modernisation du réseau national en cours de préparation montre que la LGV Poitiers-Limoges ne se fera pas au détriment des lignes existantes. Le maître d'ouvrage tient à rappeler que la décision du CA de RFF du 8 mars 2007 confirmait la poursuite des études de la LGV Poitiers-Limoges suite au débat public, ainsi que la poursuite de l'aménagement des lignes existantes (axe POLT et réseau ferroviaire en Limousin et en Poitou-Charentes).

Europe Ecologie Les Verts Poitou-Charentes indique que l'urgence est d'accélérer la transition de la route vers le rail. RFF rappelle que 200 000 à 257 000 des usagers estimés sur la ligne sont des reportés de la route.

Les Alternatifs 87 :

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

Les impacts environnementaux du projet évoqués par les Alternatifs 87 sont identiques à ceux de l'avis d'Europe Ecologie Les Verts Limousin. Il convient donc de se reporter à cet avis pages précédentes.

Comme indiqué également pour l'avis d'Europe Ecologie Les Verts Limousin, il est indispensable de veiller à ne pas déstructurer voire remettre en cause les services de transport ferroviaires dont ont besoin les vastes territoires irrigués par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. RFF est convaincu de l'utilité de poursuivre des études et d'alimenter une réflexion plus globale sur l'axe, pour bien identifier les besoins et les services nécessaires. Des éléments de réponses plus détaillés sont disponibles dans la partie 1.1 du présent document concernant le devenir de l'axe POLT.

Concernant les effets du projet de LGV Poitiers-Limoges sur l'aménagement du territoire, on pourra se reporter au chapitre de la partie 1.1 traitant spécifiquement de ce sujet.

Comme indiqué précédemment, ce seront aux entreprises ferroviaires de déterminer le niveau des prix des billets qu'elles vendent à leurs clients. Il est cependant concevable que la mise en œuvre de ce projet s'accompagnera d'une politique tarifaire attractive pour assurer un maximum de voyageurs. Des éléments de réponses plus détaillés sont fournis partie 1.1.

Enfin, RFF met en œuvre les politiques de transport décidées par l'Etat. Il amène des éléments d'analyse et d'éclairage des décisions au gouvernement. Il n'appartient bien sûr pas à RFF de commenter les politiques de dépenses publiques en matière de transport.

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.

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.

RFF remarque que contrairement aux contributeurs précédents, ces deux partis politiques, dont un écologiste, soulignent la nécessité pour le Limousin d'être relié à la grande vitesse ferroviaire afin de permettre des déplacements plus rapides, plus confortables, et rappellent que la LGV Poitiers-Limoges est pour eux la meilleure solution.

1.3.2 - Courriers ou observations de personnalités :

Personnalités favorables à la LGV Limoges Poitiers :

En dehors de deux contributeurs membres du conseil constitutionnel, les personnalités favorables au projet proviennent, comme on pouvait le prévoir, du Limousin, bénéficiaire principal du projet, mais également de la Vienne et du Cantal. A noter également les deux contributions de maires de communes directement concernées par le projet.

Personnalités défavorables au projet :

Les personnalités ayant émis un courrier ou une observation défavorable proviennent de la Creuse, de la Vienne et de quatre communes directement concernées par le projet.

Délibérations, courriers et vœux des collectivités territoriales

Soutien des communes et entreprises de la Dordogne

RFF note que la Dordogne s'est largement mobilisée en faveur du projet de LGV Poitiers-Limoges puisque près de la moitié des communes (auxquelles il convient d'ajouter la délibération du conseil municipal de Périgueux) et plusieurs dizaines d'entreprises du département ont fait part de leur soutien au projet qui permettra de réduire d'une heure le temps de parcours vers Paris.

Maire de Peyrilhac :

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

Le Maire de la commune de Peyrilhac estime que la commune est très impactée par le projet de LGV et pose 17 questions numérotées.

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

Le Maître d'Ouvrage précise que les 2 procédures enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et procédure d'aménagement foncier sont distinctes. La décision du Conseil Général de la Vienne lui est propre.

RFF rappelle que la décision ministérielle du 25 mars 2013, présente en pièce C du dossier d'enquête, demandait à ce que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique soit lancée avant la fin du premier semestre 2013, tout en rappelant que comme les autres opérations figurant au projet de

schéma territorial des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l'automne 2011, la LGV Poitiers-Limoges était soumise à l'examen de la Commission « Mobilité 21 », dont les conclusions étaient attendues d'ici la fin du mois de juin 2013.

Le Maire s'inquiète de l'organisation de l'aménagement foncier (attribution de terrains pris sur le voisinage notamment). RFF informe que les principes du dispositif d'aménagement foncier sont précisés dans le dossier et dans la partie thématique Agriculture / Sylviculture de la partie 1.1, et rappelle qu'il n'en est pas maître d'ouvrage.

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

La Commune de Peyrilhac précise qu'elle ne souhaite pas opérer la mise en compatibilité de son PLU avec le projet de LGV et s'interroge sur l'absence des avis des communes dans le dossier d'enquête. RFF précise que l'enquête publique a deux objets : la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. La déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité. Par ailleurs figurent au dossier d'enquête les pièces réglementaires telles qu'elles sont requises dans la réglementation relative à l'enquête publique, l'étude d'impact et la mise en compatibilité.

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

Le maire mentionne le rapport de la commission Duron. RFF précise que si le rapport Duron propose de reporter au-delà de 2030 le projet de LGV Limoges- Poitiers, M. Ayrault a ajouté que les études se poursuivaient.

Le Maire explique que l'Autorité environnementale a formulé des réserves sur l'étude d'impact du projet de LGV Limoges-Poitiers mais que le dossier présenté par RFF n'en tenait pas compte lors des réunions MECDU. Des précisions sur ce point sont apportées en fin du présent document, dans la partie MECDU. RFF précise que des éléments complémentaires suite à l'avis de l'Autorité Environnementale ont été apportés dans le mémoire complémentaire (pièce H du dossier). RFF rappelle que l'autorité environnementale a souligné la qualité du dossier d'enquête par ces termes « Le maître d'ouvrage a présenté un dossier volumineux et une étude d'impact de qualité, malgré la complexité de l'opération ».

Le Maire estime que la voie unique risque de ne pas permettre une exploitation à la mesure des ambitions affichées. RFF indique que le projet prévoit le passage d'un train par heure et par sens. Le dimensionnement de la voie unique a été adapté afin de pouvoir gérer un retard variant entre 10 et 13 minutes suivant le sens. Les études montrent par ailleurs qu'il ne serait pas nécessaire de doubler la voie dans les 50 ans suivant sa mise en service.

Le courrier estime également que RFF a refusé de franchir les vallées en viaducs. RFF rappelle cependant que plusieurs vallées sont franchies en viaduc (franchissement du Clain, de la Dive, du Goberté, de la Vienne, de la Petite Blourde, du ruisseau des Rochettes, du Repaire et de la Glane) ou par pont (ouvrage sur le Miosson) suite à l'analyse des enjeux en matière d'écoulement des eaux et de transparence écologique, notamment.

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

Le Maire estime que les avis des communes devraient figurer dans le dossier d'enquête publique. RFF précise que sont joints au dossier l'ensemble des documents dus au titre de la procédure d'enquête publique (voir également question 2).

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

La Commune de Peyrilhac exprime des réserves concernant les risques de pollution des sols sur la commune.

RFF confirme, comme indiqué dans le cahier territorial du secteur 6 (et non dans le dossier MECDU), qu'il est bien conscient que le secteur de Peyrilhac (jusqu'au sud de Chauvour) présente, de façon naturelle, des sols à fond géochimique anormal (supérieur à la moyenne nationale) : sols riches en Tungstène, en Étain et en Plomb.

Afin de prendre en compte les risques techniques (instabilité des terrains et géochimiques), RFF a fait appel au BRGM, qui connaît très bien la problématique de cette zone, pour réaliser les études de ce secteur ainsi qu'à ANTEA spécialisé dans l'hydrogéologie, De nouvelles études plus précises seront réalisées dans les phases ultérieures du projet.

Les études et recommandations du BRGM ont été portées au dossier d'enquête en pièce E4, et E5 (santé) : protection en phase chantier, réutilisation sous conditions des matériaux et protection des déblais dans la zone.

La sectorisation n'apparaît effectivement pas nominativement mais des cartes de synthèse des impacts sur la santé humaine sont proposées dans la pièce E5 en partie Conclusion. Il y est bien représenté la traversée d'une zone à fond géochimique anormal entre Blond et Peyrilhac.

Question 6 sur le budget des études LGV.

RFF indique qu'une convention d'étude à hauteur de 30 millions d'euros a été établie en 2007.

Question 7 sur le plan de financement de la LGV.

Le Maire s'interroge sur le plan de financement du projet, qui n'est pas présenté dans le dossier. Des précisions sont apportées sur ce point dans le thème financement de la partie 1.1 du présent document.

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

La commune s'inquiète du périmètre où a été réalisé le recensement des puits alimentant en eau potable les particuliers.

RFF précise que le recensement réalisé n'est effectivement pas exhaustif à ce stade du projet pour les ressources privés et qu'il a été mené sur l'aire d'étude (bande variable de 500 à 1200m) et non seulement sous l'emprise de la LGV comme évoqué par la commune. Pour les captages AEP, la zone d'inventaire a été élargie en tenant compte de l'aval hydraulique. Par ailleurs, 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 plus précisément leur sensibilité et leur vulnérabilité vis-à-vis du projet et les mesures spécifiques adaptées. D'autres précisions sont apportées dans le thème Agriculture / Sylviculture, en début de document.

Comme indiqué dans la pièce E4 du dossier d'enquête, à ce stade, l'ensemble des mesures est envisagé. Elles seront déterminées plus précisément au cas par cas dans les phases ultérieures.

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

Le Maire de la commune s'interroge sur la prise en compte de l'eau de ruissellement dans les calculs hydrauliques et s'inquiète des impacts sur les crues.

Deux types d'études hydrauliques spécifiques ont été menées l'une sur les grands cours d'eau la seconde sur la petite hydraulique. (petits cours d'eau, drainage de la plateforme LGV, bassins de

réention) les méthodologies sont fournies en pièce E8 du dossier. RFF confirme que les surfaces de ruissellement et les impacts de la concentration des écoulements ont été pris en compte dans le dimensionnement des bassins d'écêtement.

Concernant le risque de rupture du barrage de Vassivière relevé par l'Autorité Environnementale, RFF indique que des compléments ont été apportés dans la pièce H (mémoire complémentaire).

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 sur le territoire communale et que les rétablissements proposés pour les trames bleues sont insuffisants.

RFF précise qu'afin de compléter la première approche de pré-identification des zones à enjeux en termes de fonctionnalités, une étude spécifique trames verte et bleue a été réalisée dans le cadre du projet de LGV. Deux périmètres d'étude distincts ont été définis pour l'identification des TVB :

- le périmètre d'étude élargi, afin d'identifier le réseau écologique fonctionnel pour des cortèges d'espèces à forte capacité de dispersion et de déplacements (grands mammifères...)
- ;
- le périmètre d'étude restreint, afin d'identifier le réseau écologique pour des cortèges d'espèces de moindre capacité de déplacement et de dispersion (amphibiens, micromammifères...).

Sur le territoire de la commune seule le corridor écologique de la sous trame forêts et landes, à l'est de la commune et un réservoir de biodiversité ont été relevés.

Concernant les trames bleues, comme indiqué dans le Cahier Territorial n° 6, les ouvrages cadre franchissant les cours d'eau ont été surdimensionnés pour permettre le passage de la faune semi-aquatique. Les banquettes aménagées pourront également profiter à la petite faune.

Question 11 sur l'étude d'impact.

Le maire de Peyrilhac estime ici que les espèces animales et végétales protégées impactées ne sont pas totalement recensées dans le dossier d'enquête.

RFF tient à préciser que la zone d'étude a fait l'objet d'inventaires floristiques et faunistiques depuis 2009, ce qui couvre largement un cycle biologique. L'ensemble des groupes faunistiques et floristiques ont été étudiés et les espèces présentant des enjeux patrimoniaux ont été systématiquement recherchées.

Par ailleurs, la liste des espèces protégées et notamment les espèces protégées communes non citées dans l'étude d'impact et présentes au sein de la bande soumise à enquête publique, a été annexée au mémoire complémentaire suite à l'avis de l'AE (pièce H).

Ces espèces, qui ne présentent pas d'enjeu de conservation, sont prises en compte au titre de la biodiversité ordinaire et l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre dans le cadre du projet pour les habitats et les espèces floristiques et faunistiques remarquables bénéficiera à la biodiversité ordinaire et aux espèces que l'on peut qualifier de communes et non menacées.

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

Le maire s'inquiète ici de l'impact de la base maintenance sur une pépinière de chênes rouges sous contrôle de l'INRA et demande si un dédommagement est prévu pour le propriétaire de la pépinière.

RFF confirme que l'expérimentation de l'INRA est identifiée, toutes les mesures seront prises pour limiter les emprises au maximum et mettre en défens ces plantations. Dans la configuration actuelle de la base environ 20% du boisement sera impacté.

Par ailleurs, RFF précise que des indemnisations pour préjudices économiques pourront être versées.

Question 13 sur le raccordement de cette base de maintenance.

Le Maire de Peyrilhac estime que le raccordement en Y à la LGV sera en déblai.

RFF confirme que ce raccordement sera effectivement nécessairement en déblai pour pouvoir se greffer sur la section courante de la LGV. Ainsi, l'entrée en terre côté nord sera repoussée de quelques mètres. RFF précise que le raccordement est bien dans l'emplacement réservé tel qu'il figure au dossier de MECDU présenté.

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

RFF a entendu la demande des acteurs locaux sur le Déjai. Dans le cadre de cette concertation RFF a proposé une solution technique permettant de répondre aux besoins exprimés (Vision du déblai, passage piéton,...). Celle-ci consiste en la réalisation d'un pont élargi – permettant une couverture partielle du déblai et le rétablissement d'un chemin de randonnée par voie sécurisée. Cet ouvrage est décrit dans la pièce E9 (cahier territorial n°6).

Question 15 sur les dépôts de matériaux.

Les travaux de terrassement de la LGV vont générer un important volume de matériaux excédentaires. Afin de valoriser ces matériaux, une partie de l'excédent a été affecté à l'insertion de la ligne (modèles cadre de vie et paysagers) et le solde mis en dépôt définitif.

Des zones de dépôts ont été pré-identifiées en tenant compte des sensibilités et contraintes des sites (zones sensibles, zones inondables...).

Les zones identifiées à ce stade sont localisées majoritairement sur des terres majoritairement agricoles. Il est prévu de restituer ensuite ces sites à l'agriculture. Ainsi les zones de dépôts ne devraient pas remettre pas en cause le classement en zone agricole. Pour les zones constructibles qui seraient pressenties et si cela devait être gênant pour l'utilisation de ces zones des mesures pourraient être prises pour ne pas hypothéquer les besoins de terrains urbanisables.

Question 16 sur les accès chantier.

Le Maire de Peyrilhac s'interroge ici sur la définition des accès chantier et sur la possibilité de dédommagements pour la détérioration de la voirie.

RFF souligne que les itinéraires précis d'accès au chantier seront déterminés au moment des travaux dans le respect des itinéraires autorisés après consultation des préfetures. Les dispositifs adoptés varieront en fonction du type de travaux (travaux préliminaires, travaux de génie civil et équipement ferroviaires). Les principes sont explicités dans le mémoire complémentaire de RFF (pièce H).

Concernant les dédommagements pour détérioration de voirie, RFF rappelle qu'un bilan de l'état des voiries sera réalisé avant le démarrage des travaux et que la réparation des voiries dégradées se fera à sa charge.

Question 17 sur la valeur des propriétés.

Le maire s'inquiète ici de la possible dévaluation des terrains et bâtis impactés ou proches de la LGV et le « blocage » de la situation des habitants ou exploitants par la DUP. Il mentionne également le rapport Duron qui reporte le projet au-delà de 2030 et la déclaration du Jean-Marc Ayrault concernant la concentration des investissements sur le réseau existant.

Concernant la DUP, RFF rappelle que l'objectif de la DUP n'est pas de dévaluer les terrains. La DUP emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme et donc le classement en emplacement réservé. Les terrains contenus dans cet emplacement sont alors rendus inconstructibles mais la DUP n'empêche en rien l'usage courant des sols jusqu'à l'acquisition.

Concernant le calendrier et la pertinence de la mise à l'enquête, Ce thème a été traité à la question 3 et plus généralement en partie 1.1.

Conseil Municipal du Palais sur Vienne :

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

La commune du Palais sur Vienne a émis un avis favorable concernant le projet de LGV Poitiers Limoges. Néanmoins, elle précise 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. La commune émet donc plusieurs demandes.

1/ Accès de chantier :

RFF prend note de la demande de la commune concernant l'évitement de l'avenue Jean Giraudoux et la rue de Turenne et la création d'un cheminement depuis le RD 142 des deux côtés de la ligne. RFF précise que des accès chantier ont été proposés dans le cahier territorial n°7 (RD 142, voies communales de Juriol et des Terrasses). Ces propositions seront précisées dans les phases ultérieures en concertation avec la commune, les entreprises réalisant les travaux et les services de l'état.

2/ Alimentation AEP et GDF:

Concernant les réseaux, il sera procédé à leur repérage et le cas échéant à leur mise en protection avant travaux.

3/ Sources communales :

Comme cela est précisé dans le cahier territorial du secteur n°7, il n'a été relevé aucun captage public d'alimentation en eau potable dans le périmètre d'étude au Palais-sur-Vienne. Seul un ouvrage de distribution d'eau privé a été recensé (aux Ribières). Il s'agit d'un point de distribution pour lequel les sources pourraient être impactées quantitativement avec un impact fort sur la distribution d'eau consommée. Les mesures à mettre en œuvre consisteront soit en la modification de la configuration de la source (aménagement, collecte plus à l'amont ou remplacement du forage), au remplacement du point d'eau et recherche en eau et/ou collecte d'eau pluviale. Le choix de la solution la plus pertinente sera fait avec les études de détail. Le contrôle de l'efficacité de ces mesures est inclus au suivi général.

4/ Forêt communale:

RFF confirme que des mesures seront prises en phase chantier afin de maintenir les accès à la forêt d'Anguernaud et que les défrichements et déboisement seront limités au strict minimum nécessaire. RFF ajoute que concernant cette zone, il est prévu la régénération des lisières par recépage et l'implantation d'une bande boisée.

Le Conseil Municipal propose des moyens de rétablissement pour l'un des chemins de randonnée. RFF informe que ces rétablissements de chemin dépendent également de la configuration technique du projet. Pour le Palais sur Vienne un des rétablissements est prévu en place, les autres sont susceptibles d'évoluer.

5/ Paysage:

RFF prend note des demandes du Conseil Municipal concernant le mur de soutènement, la création d'un merlon acoustique au niveau de la RD142 et un traitement paysager. Les études ultérieures approfondies en géotechnique (qualité des sols) permettront de fournir les éléments sur les possibilités de raidissement des talus dans cette zone. Concernant le dispositif acoustique les études montrent que les niveaux de bruit sont bien inférieurs aux seuils (voir les cartes du cahier territorial n°7).

Des aménagements paysagers sont prévus : plantation de bandes boisées et haies bocagères et régénération de lisières par recépage.

6/ Aménagement communal :

Le Conseil Municipal s'inquiète des conséquences des modelés (depôts) sur les zones urbanisables existantes.

RFF précise que la zone de dépôt concerne effectivement une zone 2AU du PLU de la commune sur 2,13 ha à proximité du Bois d'Anguernaud. Si cela devait être gênant pour l'utilisation de zones constructibles, des mesures pourraient être prises pour ne pas hypothéquer les besoins de terrains urbanisables.

Le Conseil Municipal demande également l'aménagement d'un arrêt TER et son accès au niveau de la propriété du Mas, ainsi que la création d'une voirie afin de profiter de l'opportunité du chantier. RFF précise que l'aménagement d'un arrêt TER ne rentre pas dans le cadre du projet de LGV. La réutilisation des accès chantier pour la création d'une nouvelle voirie par la commune devra être étudiée dans la phase ultérieure, une fois les accès chantier plus précisément définis.

Chambre de Commerce et d'Industrie du Cantal :

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

Association Interconsulaire de la Haute-Vienne :

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

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

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

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

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.

Jeune Chambre Economique Française :

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

Les chambres consulaires représentant les acteurs économiques des territoires couverts par la zone d'influence du projet ont manifesté leur soutien au projet, mettant essentiellement en avant les opportunités qu'il offre en matière de gain de temps dans les déplacements vers Paris et les capitales européennes et de potentialité de maintien industriel et de développement économique et touristique.

Les contributeurs soulignent son caractère d'outil d'aménagement du territoire permettant de valoriser les efforts déployés pour améliorer les efforts déployés et le travail engagé pour accroître l'attractivité du Limousin, et sa capacité à jouer un rôle de levier pour attirer de nouveaux actifs.

Plusieurs d'entre eux demandent que la réalisation du projet s'accompagne d'une amélioration des autres dessertes (via l'axe POLT pour les liaisons avec la Creuse notamment, ou entre Brive et Rodez), confirmant ainsi sa complémentarité avec les autres modes de transport ferroviaire.

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 aborde plusieurs points dans son courrier : réserve foncière, aménagement foncier, indemnisation, dépôts, rétablissement des réseaux... RFF a déjà apporté des réponses à ces questions dans le thème Agriculture / Sylviculture de la partie 1.1. On s'y référera autant que de besoin. RFF ne précise donc ici que quelques points particuliers.

On notera que certaines demandes sont communes aux Chambres d'Agriculture de Vienne et de Haute-Vienne (notamment concernant les réserves foncières et l'aménagement foncier).

La Chambre d'agriculture de la Vienne souligne qu'elle a été associée à la concertation depuis 2008.

Elle demande que la réserve foncière soit mise en place au plus vite pour garantir la réalisation du projet. Elle s'inquiète également des moyens mis en œuvre pour permettre de restructurer les exploitations. RFF apporte des éléments en partie 1.1 citée plus haut.

85 exploitations sont effectivement concernées en Vienne dont 30 avec un niveau d'impact brut (avant mesures) fort et non très fort comme mentionnée par la chambre d'agriculture.

Celle-ci évoque la participation financière du Maître d'Ouvrage pour remédier aux dommages causés. Les indemnisations feront bien l'objet de protocoles d'accord interdépartementaux qui seront négociés entre le maître d'ouvrage, les organisations professionnelles agricoles et forestières et les services fiscaux.

Par ailleurs, il est estimé que, le projet peut avoir des répercussions économiques en amont de la réalisation du projet car les projets d'installation et de construction sont freinés en attente des études et décisions. RFF est conscient de cette problématique et rappelle qu'un dispositif d'acquisition d'urgence a été mis en place.

La Chambre d'Agriculture demande également la juste indemnisation des préjudices subis pendant les travaux. RFF confirme cette indemnisation (voir la partie 1.1).

En outre si l'aménagement foncier n'a pu permettre de redonner un outil de travail identique à l'exploitant, il est demandé 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. RFF n'a pas connaissance de la possibilité de mettre en place un tel fond et qu'en outre ceci devra faire l'objet d'une validation par les financeurs.

La Chambre d'Agriculture fait part de ses inquiétudes au sujet des dépôts définitifs et provisoires. Un développement sur ces points est présenté par ailleurs... En amont, une concertation avec la profession agricole sur cette question est menée depuis 2010 et la chambre d'agriculture le souligne. Elle se poursuivra dans les phases ultérieures en association avec les autres acteurs locaux. RFF précise qu'un suivi de chantier est bien prévu incluant le volet agricole, et la valeur agronomique des terres en occupation temporaire en est bien un objectif.

Concernant la demande de réalisation de réserves de substitution d'eau sur le bassin du Clain, RFF n'est pas opposé à la mise à disposition de matériaux après concertation avec les acteurs et organismes locaux, mais précise qu'il ne peut être maître d'ouvrage sur ces sujets. Des précisions sont apportées dans la partie Ressources en eau du thème Agriculture / Sylviculture.

La Chambre d'Agriculture insiste par ailleurs sur la nécessité de rétablir les réseaux existants hydrauliques et électriques après avoir réalisé une enquête détaillée. RFF précise que les systèmes d'irrigation et drainage seront rétablis et qu'il en assurera les frais mais qu'il ne peut cependant pas se substituer réglementairement au bénéficiaire pour ces démarches. Il en va de même pour les réseaux électriques.

Les rétablissements de voies font l'objet d'un développement dans le début du document. RFF rappelle que les moyens d'accès aux parcelles seront précisément définis dans le cadre de l'aménagement foncier si celui-ci a lieu. Si l'aménagement foncier ne joue pas pleinement son rôle, RFF devra permettre une exploitation dans des conditions équivalentes. Les rétablissements seront alors étudiés en concertation avec l'exploitant et les collectivités locales et des gabarits adaptés seront mis en place, en accord avec les collectivités. D'ores et déjà un certain nombre de principes de rétablissements ont été établis (et présentés dans les cahiers territoriaux) sur la base des besoins en passage agricole exprimés localement (passage des engins d'exploitation et/ou du bétail).

Enfin, la Chambre d'Agriculture de la Vienne s'interroge sur les contraintes supplémentaires que représentent les zones de compensation pour les espèces. Les mesures compensatoires milieux naturels ont fait l'objet d'un développement en début de document. Assez souvent, ces terrains (boisement sénescents, prairies humides, délaissés ...) ne sont pas en « compétition » avec les terrains utiles à l'agriculture. Ils font généralement l'objet d'acquisition puis de gestion et ou rétrocession à un partenaire tiers (conservatoire, collectivité...) acquis. Ainsi, il peut être proposé aux agriculteurs de gérer ces zones sur la base de conventions de gestion rémunérées établies selon un cahier des charges à respecter.

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 liste des demandes qui doivent, à son sens, accompagner la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges. De nombreux points sont communs avec le courrier de la chambre d'agriculture de la Vienne.

Les thèmes sur lesquels RFF a déjà apporté des précisions dans la partie 1.1, thème Agriculture / Sylviculture (réserve foncière, aménagement foncier, rétablissements, ressource en eau) ne seront pas systématiquement repris ici, la partie 1.1 servant de référence.

La Chambre d'Agriculture de la Haute Vienne demande que la réserve foncière soit mise en place rapidement et estime le besoin à 2000 ha. Des précisions sont apportées concernant cette demande dans la partie citée plus haut. En outre, RFF rappelle qu'un dispositif d'acquisition d'urgence a été mis en place. Ce sujet a fait l'objet de plusieurs réunions avec les représentants de la profession agricole. Sur le volume de la réserve à réaliser, les premières évaluations le portaient à 120/130% de l'emprise soit environ 1500 ha.

La Chambre d'Agriculture de la Haute Vienne rappelle la nécessité de moyens pour réorganiser le parcellaire et réaliser l'aménagement rural et foncier et met l'accent sur l'importance du maintien de la bonne organisation du travail des agriculteurs par la réalisation de traversées en nombre suffisant et le maintien des infrastructures hydrauliques. RFF a apporté de nombreux éléments de réponse dans la partie citée en référence du thème agricole. RFF précise en outre que si l'aménagement foncier est le principal moyen pour réduire, voire annuler les préjudices causés par la consommation

de terres agricoles et l'effet de déstructuration, il n'en est pas le maître d'ouvrage. Cependant, de nombreux échanges ont déjà eu lieu avec les Conseils Généraux sur ce thème

Concernant la demande spécifique de création « d'équipements pour l'avenir », il n'appartient pas à RFF d'intervenir en tant que maître d'ouvrage sur l'aménagement du territoire en général, quand celui-ci n'est pas lié au projet (très haut débit, zones équipées pour l'accueil et l'installation d'artisans...).

Enfin la chambre consulaire demande la constitution d'« un fond local de compensation pour chaque hectare prélevé, géré par les Chambres consulaires pour financer des projets de développement locaux ».

RFF n'a pas connaissance de sa possibilité de mettre en place un tel fond et qu'en outre ceci devra faire l'objet d'une validation par les financeurs.

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.

Le CESE du Limousin a transmis 3 avis émis sur le dossier au cours des 2 dernières mandatures. Ces 3 avis soulignent l'intérêt du projet pour le Limousin : mise en relation avec les réseaux nationaux et européens, réduction des temps de parcours, ouverture vers l'Atlantique et le Sud de l'Europe.

Le CESE recommande par ailleurs « d'ordonner le réseau interne du Limousin » pour permettre à l'ensemble du territoire de tirer profit de l'arrivée du projet.

Mouvement des Entreprises de France MEDEF Limousin :

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

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

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

Pour ces deux structures représentatives des entreprises du Limousin, le projet est capital pour la région. En inscrivant le Limousin dans l'espace national et européen, il constitue un levier de développement apte à :

- créer richesses et emplois en facilitant l'accès des acteurs économiques aux grands marchés nationaux, européens et mondiaux,
- permettre un développement plus équilibré entre les régions et à valoriser les efforts réalisés pour accueillir de nouvelles entreprises
- garantir une dynamique économique, sociale et culturelle pour la région

Elles mettent l'accent sur l'ouverture sur la façade atlantique, le sud-est et l'Espagne, et le nord-est de l'Europe.

Le Medef Limousin souligne par ailleurs la nécessité de mettre en place les liaisons appropriées pour faire également bénéficier la Creuse d'une réduction des temps de parcours et améliorer l'axe POLT.

Fédération régionale des Travaux Publics du Limousin :

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

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.

Fédération Régionale des Travaux Public de Poitou-Charentes :

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

Les structures représentatives des entreprises de bâtiment et de travaux publics des régions Limousin et Poitou-Charentes apportent unanimement leur soutien au projet en mettant notamment en avant l'effet immédiat que pourraient avoir les travaux de réalisation du projet sur l'activité de ce secteur.

Syndicat des Pharmaciens de la Haute-Vienne :

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

Cette contribution favorable considère que le projet est indispensable pour le développement économique du Limousin.

Centre Hospitalier Universitaire de Limoges (CHU) :

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

Premier employeur de la région, le CHU souligne l'intérêt du gain de temps vers Paris pour l'attractivité et la fidélisation des professionnels de santé, les possibilités de collaboration accrues avec les professionnels des grands centres de soins, de recherche et d'enseignement au niveau européen, tout autant que l'amélioration de l'accès aux soins des populations limitrophes ou plus éloignées.

Université de Limoges :

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

L'accès aux réseaux européens à grande vitesse permettra de conforter et de développer la politique internationale développée par l'Université de Limoges depuis plusieurs années.

Comité Régional du Tourisme Limousin :

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

L'ouverture sur l'Europe et les grandes connexions internationales permettrait de développer la fréquentation touristique de la région en attirant de nouveaux clients (clientèle étrangère, tourisme d'affaire...)

Société de Géologie du Limousin :

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

Pour la société de Géologie du Limousin, la réalisation du projet constitue une opportunité d'accroître la connaissance du patrimoine géologique régional. Elle souhaite pouvoir être associée au suivi des travaux.

Fondation La Borie en Limousin :

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

Ce contributeur souligne que le projet contribuera à renforcer les liaisons entre les pôles universitaires de Poitiers et Limoges, et qu'il permettra au Limousin de conforter son développement économique et de renforcer son rayonnement artistique et culturel.

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.

Le courrier des fédérations des chasseurs du Limousin de la Vienne et de la Haute-Vienne se décompose en 6 parties dans lesquelles sont analysés les thèmes suivants:

- Trame verte et bleue
- Impacts sur le patrimoine naturel et biologique
- Impact du projet
- Mesure compensatoire en faveur de l'environnement
- Impact sur les activités de loisir et mesures compensatoires
- Transparence de la Ligne - Passage grande faune

Les titres repris dans cette réponse sont ceux du courrier de la fédération.

Trame verte et bleue (Pièce E2-2-2)

Dans cette partie, les fédérations s'interrogent sur la méthode utilisée par RFF pour l'étude des trames vertes et bleues (TVB) et notamment sur la cohérence des résultats de RFF et des TVB régionales, et pointent le fait que l'identification des TVB, réservoirs de biodiversité et corridors biologiques n'est pas terminée dans les régions concernées par le projet.

RFF tient à préciser que les premiers travaux des Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE) ont été pris en compte pour l'identification de la trame verte et bleue.

Comme formulé dans la méthodologie utilisée pour cette identification (pièce E8), l'étude de la trame verte et bleue s'est attachée, en l'absence de SRCE validés, à mettre en place une approche compatible avec le calendrier d'avancement du projet et cohérente avec les travaux actuellement en cours dans les régions.

Concernant les références aux enjeux cynégétiques et aux effets sur la faune ordinaire et chassable, RFF précise que les enjeux cynégétiques sont abordés au travers, notamment de la grande faune avec la création d'ouvrages de transparence dans la partie 3.3 « Impact et mesures sur le fonctionnement écologique des territoires » et la partie 10.3 « Les impacts sur les activités de chasse et de pêche » de la pièce E4. Quant à la faune ordinaire, elle est traitée dans la partie 3.2.1 de la pièce E4 et dans la partie 2.2.1 de la pièce E2. Ces parties ne sont effectivement pas orientées spécifiquement sur la faune chassable mais sur la faune ordinaire.

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

La distinction entre espèces ordinaires et espèces protégées a bien été faite dans les différentes pièces du dossier. Bien que le cerf ait été plus particulièrement étudié, les impacts sur les chevreuils et sangliers sont également traités dans la partie 3.3 de E4 au travers de la grande faune.

Les Fédérations des Chasseurs expliquent qu'elles réalisent annuellement des suivis scientifiques, notamment de comptage, et estiment qu'ils n'ont pas été pris en compte. Elles demandent comment ils seront dédommagés (perte de données, établissement de nouveaux circuits).

RFF rappelle que les fédérations ont été sollicitées et que les informations transmises à RFF, notamment sur l'abondance et les flux des espèces (lièvre, cerf, sanglier...) ont été utilisées pour alimenter les études. La concertation qui se poursuivra précisera les impacts sur les circuits de comptage et les moyens à mettre en œuvre pour les prendre en considération.

Les fédérations s'interrogent également sur les dédommagements liés au risque de dégâts agricoles pendant les travaux et qui va les prendre en charge. RFF précise que le suivi des dégâts agricoles pourra être pris en compte dans le suivi des mesures et s'il est avéré que les dégâts proviennent des travaux de la LGV, RFF les prendra en charge.

Concernant la demande des fédérations de chasseurs d'être missionnées en tant que prestataire pour le suivi des aménagements, des populations de cervidés et de la fréquentation des passages faune, RFF n'est pas opposé à cette demande mais ceci sera décidé dans les phases ultérieures, en concertation avec les autres acteurs. Le dossier d'enquête mentionne la création de réserves de chasse (E4 §14.2.3) et les fédérations souhaitent être associées à cette création. RFF indique qu'il doit préciser sa formulation. Il faut comprendre « réserves de chasse » en tant que réserves « de protection » et ce à proximité des passages faune et non pas réserves « chassables ».

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

Les fédérations soulignent le fait que l'impact sur la faune sauvage ordinaire n'est pas évoqué. Ce point a été précisé ci avant.

Il est ensuite mentionné les impacts des travaux sur les activités cynégétiques. RFF précise que comme toute activité économique, il est possible que l'activité cynégétique soit perturbée durant les travaux.

Les fédérations demandent dans quelles mesures elles seront consultées pour la reconstitution des corridors en périphérie des passages grande faune. Ces aménagements autour des passages grande faune feront l'objet d'une attention particulière pour que la faune puisse les emprunter dans les meilleures conditions (aménagement au sol, corridors végétales...). Ceux-ci pourront être présentés aux fédérations.

Concernant les clôtures, pour lesquelles les fédérations demandent à ce que leurs préconisations soient suivies, RFF rappelle que ce sujet a fait l'objet de concertation avec les fédérations et que cette concertation se poursuivra dans les phases ultérieures du projet avec, notamment, la présence d'experts des milieux naturels.

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

Il est question dans cette partie des mesures compensatoires envisagées pour les espèces chassables. RFF précise que les mesures compensatoires milieux naturels, entendues au sens du dossier d'enquête, sont des mesures visant à compenser les impacts qui n'auraient pu être évités sur les habitats d'espèces protégées et qui devront faire l'objet d'un dossier réglementaire auprès du CNPN (Conseil national pour la protection de la nature).

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

Les fédérations s'interrogent sur la non prise en compte de la « perte économique supportée par les territoires cynégétiques ».

Les fédérations expliquent en indiquant le dossier que l'évaluation de la perte des réserves de chasse et de faune sauvage sera réalisée par France Domaine pour les Associations Communales de Chasse Agréées (ACCA). Elles demandent également à être associées à la réalisation des protocoles d'indemnisations

Il est effectivement précisé dans la pièce E4 (§6.1.2) que dans le cas d'activités économiques, les services des Domaines évaluent les indemnités liées à la perte d'activité. On notera que la plupart des indemnisations sont réalisées à l'amiable.

Concernant les ACCA, les études d'avant-projet détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'affirmer l'ensemble des mesures proposés dans ce domaine.

Transparence de la Ligne - Passage grande faune

Les fédérations font part de leur opposition concernant les passages inférieurs et demandent que les passages mixtes aériens soient remplacés par des passages aériens spécifiques. Elles souhaitent connaître les dispositions de dimensionnement des ouvrages de transparence prises par RFF.

Le maître d'ouvrage rappelle que le positionnement des PGF résulte d'une double approche l'une issue des inventaires menés pendant plus de 3 ans et la seconde provenant de l'étude trame verte et bleue. Cette seconde approche a permis de densifier ou redimensionner les passages pour la faune (moyenne et grande faune) Les solutions techniques des passages faunes, y compris les passages mixtes aériens ont été présentées et discutées avec les fédérations de chasse et l'Office National de la Faune Sauvage (ONCFS). RFF rappelle que les passages aériens ne sont pas toujours possibles techniquement (configuration en haut remblai par exemple)

Les critères de conception des passages grandes faunes sont présentés dans la pièce E4 §3.3.1.

Remarques au fil du tracé

Dans cette partie, les fédérations s'interrogent sur les dimensions de certains ouvrages de transparence et sur le type d'ouvrages choisis.

Les dimensions des ouvrages de transparences sont présentées dans la pièce E4 §3.3.1. RFF précise ici les dimensions des ouvrages mentionnés dans le courrier:

- Passage grande faune spécifique aérien au niveau du lieu-dit Le Parc au chevreuil : 12 m de large pour 23,30 m de long, soit 110 m de long avec remblais d'approche.
- 2 passages au Bois de Vernon ; au PK 15,32 mesure 25 m de large pour 22, 40 m de long, soit 110 m de long avec remblais d'approche. Et au PK 16,16 :12 m de large pour 23,30 m de long soit 275 m avec remblais d'approche.

Concernant, la possibilité de jumelage avec la RN147 du PGF au niveau du Bois de Pouzioux, RFF souligne que dans l'éventualité d'un jumelage avec le projet de mise à 2*2 voies de la RN147, il sera nécessaire de prendre en compte le franchissement des deux infrastructures. Au stade actuel du projet, les études pour la 2*2 voies sont toujours en cours.

Le courrier mentionne également d'autres PGF ou nécessité de PGF (Point Kilométrique 42. forêt des Coutumes, rivière de Champagnac, Bois du Roi et PK 99). RFF rappelle que les passages mentionnés ont été présentés. A la méthode explicitée plus haut il faut ajouter les considérations techniques dans le cas de passage « mixte hydraulique » par exemple qui permet également un rétablissement hydraulique.

Fédération Nationale des exploitants agricoles : Courrier annexé sous le n° 17 au registre de la préfecture de Poitiers

La Fédération Nationale des Exploitants Agricoles (FNSEA) demande dans son courrier que l'avis de la commission soit rendu idéalement avant l'automne et estime que différents points sont à aborder. Il s'agit notamment de compensation des boisements, dépôts, création de retenues d'eau, reconstitution des drainages impactés, rétablissements de voiries, restitution de parcelles à

l'agriculture, réserves foncières...De nombreuses précisions sont apportées par RFF dans la partie thématique « Agriculture / Sylviculture » de la partie 1.1). Seuls des compléments seront apportés ici.

Comme l'indique la FNSEA, ce sont bien environ 427, 5 ha de SAU qui sont concernées par le projet de Vivonne à Lathus. En Vienne ce sont 112 ha de terrains forestiers qui sont prélevés. RFF rappelle que la compensation généralement constatée est de 2/1 (2 ha replantés en compensation d'1ha défriché), mais peut varier en fonction des boisements touchés et des modalités de réalisation de la compensation. RFF veillera également à ce que ces boisements compensateurs proposés (qui seront dimensionnés conformément aux dispositions propres à chaque département) soient cohérents avec les objectifs relatifs à l'insertion du projet dans les territoires traversés et la protection des milieux naturels.

La FNSEA demande une étude (« étude d'impacts économiques ») sur les conséquences économiques des zones de dépôts pour les exploitants. Des développements sur ce point sont apportés dans la partie 1.1. Par ailleurs, RFF précise que ces dépôts ont été adaptés afin de permettre une restitution en culture et ne pas 'geler' des terrains. Les éventuelles pertes économiques avérées devront faire l'objet d'indemnités. Concernant le choix des sites, RFF précise que la concertation, qui se poursuivra, permettra de délimiter au mieux les ajustements nécessaires, sachant que les sites potentiels envisagés sont légèrement supérieurs au besoin (15%).

Le sujet des retenues d'eau et d'irrigation et des rétablissements de voiries a été développé préalablement (cf Chambre d'Agriculture).

Pour répondre à l'inquiétude de la FNSEA (« qui est opposée à la non production »), RFF précise que la non exploitation des terres agricoles n'est pas systématique pendant les travaux grâce à la mise en place de mesures temporaires (passages, clôtures...).

La FNSEA demande que le maître d'ouvrage prenne à sa charge la reconstitution des drainages impactés. RFF rappelle qu'il ne peut pas se substituer réglementairement au bénéficiaire pour les démarches mais qu'il prendra en charge tous les dépenses engendrées pour ces démarches et leur réalisation.

La FNSEA explique que « Les exploitants font une demande de relocalisation de leur exploitation. ». Cette relocalisation est une solution relativement ultime lorsque les autres mesures (dont l'aménagement foncier) n'ont pu réduire l'impact. RFF précise que seules 3 exploitations pourraient voir leur viabilité remises en causes pour le projet (voir le thème agriculture/sylviculture de référence),

La FNSEA demande que soient prévus sous la ligne des fourreaux (réseaux pour passages ultérieurs). RFF précise qu'il ne peut pas prendre d'engagement sur ce point à ce stade ; la mise en œuvre de ces fourreaux dépendant de divers paramètres (notamment la configuration du terrain). La faisabilité sera analysée dans les études ultérieures, en concertation.

La FNSEA demande que la terre végétale décapée soit restituée à l'agriculture. Elle le sera afin de reconstituer une couche arable suffisante sans compactage excessif. Cependant l'intégralité ne pourra être réservée à l'agriculture car des besoins pour les mesures paysagères sont également à couvrir.

La FNSEA précise que RFF n'a pas donné une garantie de bonne fin permettant aux SAFER de constituer des réserves foncières.

Une convention relative à « la constitution de réserves foncières préalables à la Déclaration d'Utilité Publique » est actuellement à l'étude. Cette convention prévoit que l'opérateur foncier SAFER (Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural) porte des opérations d'acquisition de

parcelles ou propriétés librement mises en vente pour constituer des réserves foncières préalablement à l'implantation de la LGV et aux éventuels aménagements fonciers concomitants. RFF rappelle qu'un dispositif d'acquisition d'urgence a été mis en place, en s'appuyant sur les SAFER.

Barrage Environnement

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

RFF précise que les titres retrouvés dans cette réponse sont ceux du courrier de l'association.

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

1^{ère} question à 4^{ème} question :

L'association Barrage s'interroge sur les offres de service qui seront proposées pour certains territoires suite à la mise en place de la LGV (Creuse, Indre..) ainsi que sur la réponse de RFF à la « mission » qui lui était confiée par le ministre des transports en 2007 (ouverture façade atlantique, Limoges à 2h de Paris...) . La thématique du trafic demeurant sur POLT et les dessertes du territoire associées sont explicitées dans l'item général POLT en partie 1.1 du document. L'Etat et le Comité des Financeurs des études ont estimé que le projet étudié par RFF répondait aux objectifs validés à l'issue du débat public conduit en 2006 et pouvait être soumis à une enquête préalable à sa déclaration d'utilité publique, et par voie de conséquence que RFF avait répondu à sa mission. La mission de RFF était de conduire les études du projet

2) co-construction et aménagement du territoire concerté

5^{ème} question à 8^{ème} question

Sur les observations relatives à la concertation et la « co-construction », RFF rappelle que dans le cadre des études de la LGV Poitiers-Limoges, et conformément au courrier ministériel du 12 avril 2007, une concertation a été mise en place sous l'égide du Préfet du Limousin, qui comprenait à la fois des ateliers thématiques et une concertation locale avec les communes et les riverains potentiellement concernés par le projet. Un garant a également été nommé pour veiller au bon déroulement de cette concertation.

Cette concertation a été jugée conforme aux objectifs prévus, comme le souligne les décisions du comité des financeurs et les différents rapports du garant. Par ailleurs, de très nombreuses réunions locales ont eu lieu (riverains, organismes professionnels, collectivités...). La pièce « Bilan de la concertation du dossier d'enquête » en témoigne.

L'association s'interroge sur le « monopole des expertises » que RFF se serait autorisé. RFF précise que lors des ateliers thématiques tout membre pouvait faire appel à un tiers expert. Des expertises tierces ont en outre eu lieu sur le projet notamment sur les études socio-économiques à la demande de certaines collectivités.

B) Le projet est-il économiquement viable

9^{ème} question à 11^{ème} question :

L'association s'interroge sur les différents scénarios présentés au dossier d'enquête. RFF est transparent sur les différentes hypothèses prises pour les scénarios de POLT, et répond à la demande du ministre en charge des transports de février 2013. Les rédactions citées de la partie de l'étude d'impact E4-7 ont été complétées sur le bruit au travers du mémoire complémentaire de RFF (pièce H) pour analyser les 3 scénarios.

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

11^{ème} question :

L'association estime que la délimitation de « l'aire d'étude de l'enquête publique » serait à élargir. Pour le maître d'ouvrage l'utilisation du terme employé apparaît ambiguë.

S'agit-il de l'aire d'étude du projet au sens de l'étude d'impact ? Celle-ci a été délimitée selon les critères du code de l'environnement.

Faut-il comprendre l'aire d'étude prise en compte dans l'étude de trafics et socioéconomique ? Celle-ci englobe les territoires qui bénéficieront du projet de LGV et a pris en compte les conséquences au travers des hypothèses faites, pour les trafics sur la ligne POLT ce pour les 3 scénarios. La modélisation effectuée était suffisamment fine pour cela.

Ou encore s'agit des communes sur lesquelles il est estimé que l'enquête publique aurait dû porter ? Celles-ci ont été définies selon les termes du code de l'expropriation et du code de l'environnement pour les communes sur le territoire de laquelle le projet est situé. Les lieux d'enquête ont été désignés dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.

D) le rôle de la CNDP

12^{ème} question à 17^{ème} question:

L'association s'interroge sur la validité de la mise à l'enquête en lien avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Ce sujet a été développé dans la partie 1.1 en début de document.

De plus, même l'amélioration de la ligne existante Poitiers-Limoges n'a pas accru substantiellement les performances de la ligne qui demeure non accessible à des TAGV et dont le meilleur temps de parcours est de 1h 45 au mieux, dans un trafic TER déjà dense.

L'association barrage Environnement estime que les habitants de la Creuse n'avaient pas à être comptabilisés dans le projet Elle demande en outre confirmation du gain de temps d'une heure au moment de la mise en service et s'interroge sur le coût pour la minute gagnée

RFF précise que les méthodologies mises en œuvre pour élaborer les études de trafic sont encadrées par des instructions ministérielles. De plus, une expertise a été mandatée par les collectivités dont les conclusions n'ont pas relevé de surestimations des résultats et ont validés la méthodologie proposée par RFF. La délimitation des zones à prendre en compte a été déterminée après une analyse des réseaux routiers et ferroviaires, Il en ressort une zone d'attraction principale (Haute Vienne, la Corrèze et Lot) qui desservis directement par des missions à Limoges, Brive et Cahors et une zone d'attraction élargie grâce aux logiques de rabattement Cantal, Aveyron Dordogne et Creuse)

RFF confirme que le temps de parcours est de 2h03 entre Paris limoges soit un gain de temps de 1 heure par rapport au temps de parcours sur l'axe POLT pour un investissement de 1.6 milliards d'euros (CE2011). Le coût de la minute gagnée est en lien direct. Pour plus de détail on se reportera à la partie 1.1 sur les temps de parcours.

E) L'avis de l'Autorité environnementale

18^{ème} question à Question 25

Le courrier reprend certains points présents dans l'avis de l'autorité environnementale et s'interroge sur la nécessité de reprendre ou préciser ces points dans le dossier présenté à l'enquête (bruit, zones humides, continuité écologique...). RFF rappelle que l'autorité environnementale a souligné la qualité du dossier d'enquête par ces termes « Le maître d'ouvrage a présenté un dossier volumineux et une étude d'impact de qualité, malgré la complexité de l'opération ». Afin d'éclairer le public et la commission d'enquête, et prendre en compte la demande ministérielle de présenter 3 scénarios de desserte sur POLT, RFF a souhaité préciser un certain nombre d'éléments au travers d'un mémoire complémentaire. Le sujet du bruit y fait l'objet d'un développement particulier. L'impact des 3

scénarios POLT sur le bruit, ainsi que plus généralement les impacts indirects sur les lignes adjacentes au projet, est traité dans ce mémoire.). Il est montré que pour la portion entre Le Palais-sur-Vienne et Limoges (où se situe la maison de retraite citée par l'association), il n'y a pas de modification significative des niveaux de bruit (+0,3 à -1,0 dB(A) selon le scénario de desserte sur POLT).

La méthodologie de détermination des zones humides (inventaire de terrain et zones identifiées au SAGE Vienne) est également précisée dans le mémoire complémentaire.

De plus, l'autorité environnementale n'a pas relevé que le thème des continuités écologiques manquait au dossier. Les sujets trame verte et bleue et zones humides sont présentées dans le dossier (Etude d'impact pièces E2 et E4 et plus en détail dans les cahiers territoriaux) ainsi que dans le mémoire complémentaire de RFF. Les trames vertes et bleues ont fait l'objet d'une étude spécifique et les résultats de cette étude ont permis de densifier les passages faune initialement prévus sur la seule base de l'inventaire terrain. Les zones humides ont été définies sur la base d'éléments bibliographiques (SAGE vienne) et d'inventaires terrain (végétation type).

Les procédures citées dans le courrier (loi sur l'eau, dérogation aux espèces protégées) ne se réalisent généralement qu'après la DUP pour cette dimension de projet. Il est cependant à souligner que lors de ces procédures il y aura lieu, le cas échéant, de mettre à jour l'étude d'impact comme le précise les articles R122-2 et R122-8 du code de l'environnement.

A ce stade les estimations financières sur le coût des mesures ont été réalisées sur la base de ratios extrapolés à partir d'autres projets.

F) Comité des financeurs

Question 26 :

Dans le courrier, il est fait mention de membres s'étant retirés du comité des financeurs. Le Conseil Général de la Creuse ne fait pas partie du Comité des Financeurs des études. Quant aux autres collectivités citées, elles ne se sont pas retirées à ce jour.

Sur le mode de financement, le projet de LGV Poitiers-Limoges sera financé par l'Etat, RFF, les collectivités et éventuellement un partenaire privé, si la solution PPP (partenariat Public Privé) est retenue. A ce jour, la liste des collectivités participantes et leur montant de participation ne sont pas connus, ce qui n'est pas anormal au stade actuel du projet. A titre d'exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux s'est bouclé bien plus de 18 mois après l'enquête.

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

Question 27 :

Le rapport de la commission est paru le 26 juin 2013 avec des propositions de réalisation de projet selon 2 scénarios. Le projet de LGV est situé dans la période 2030-2050. Le Premier Ministre a annoncé la poursuite des études sur tous les projets de cette période.

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

Question 28 à Question 33

L'association Barrage aborde ensuite différents sujets plus locaux concernant les communes du Palais sur Vienne et de Limoges. Il s'agit notamment de la concertation, d'impacts sur le ruisseau du Palais ou du bois d'Anguernaud, de continuité écologique ou encore de bruit. Les réponses du Maître d'ouvrage sont développées ci-après.

Il est également estimé que la population du Palais sur Vienne a été ignorée. Cependant, le bilan de la concertation montre que ce projet a fait l'objet d'une vaste concertation. Durant la dernière phase du projet, deux grandes séries de réunion se sont tenues par communes (fin 2011- été 2012) puis

janvier-mars 2013). Ceci ne tient pas compte des nombreuses rencontres bilatérales avec les riverains ou avec les élus locaux qui ont débuté dès l'automne 2009.

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

Question 28

Des précisions sur l'organisation de la phase chantier sont demandées. Cette question est légitime et revient régulièrement dans les contributions des riverains. A ce stade du projet seuls les principes de l'organisation du chantier peuvent être décrits mais il y a des engagements pour éviter les impacts. Dans la phase ultérieure du projet et de la consultation des entreprises l'organisation du chantier se précisera. Concernant les deux principaux ouvrages du Palais (Mur Cyclopéen- mur en grosses pierres apparentes - et viaduc du Palais) ils ont fait l'objet d'une description plus détaillée dans le cahier territorial n°7 notamment sur les voiries potentiellement empruntées.

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

Question 29 et 30

Un dépôt de matériaux excédentaires est proposé sur la zone d'Anguernaud. RFF a bien noté que la zone de dépôts proposée est située en zone urbanisable. Pour ne pas hypothéquer les besoins de terrains urbanisables des adaptations ou solutions alternatives seront recherchées.

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

Question 31

Il est fait mention d'une absence d'étude sur les eaux de captage ainsi que de zones de compensation pour les cours d'eau. L'association demande les garanties de rétablissement des eaux de captages.

L'étude sur les captages d'eau potable est présentée dans l'étude d'impact (pièces état initial, impact et mesures et cahiers territoriaux). RFF rappelle qu'aucun captage d'alimentation en eau publique (AEP) n'est impacté directement. Les puits, forages...d'ordre privés n'ont pas fait l'objet d'un recensement exhaustif à ce stade du projet (voir par ailleurs la partie 1.1 sur le thème de l'agriculture/sylviculture). RFF précise que le projet ne s'arrête pas à l'enquête publique et que de nouvelles phases réglementaires se poursuivront, notamment le dossier loi sur l'eau. RFF a une obligation de résultats concernant la ressource en eau qui devra être rétablie. La définition exacte de la solution ne peut être déterminée actuellement, mais l'ensemble des solutions possibles a été présenté dans l'étude d'impact (nouveau puits, raccordement à l'AEP, nouvelle adduction d'eau...).

Pour les cours d'eau, du fait de la mise en œuvre d'ouvrages d'art de franchissement (pont, viaduc...), des zones de compensations doivent être mises en place s'il s'avère qu'il y a un risque d'incidences sur les crues (référence crue centennale ou historique). Des zones ont été proposées pour 6 cours d'eau lorsque le risque d'impact était avéré. Le ruisseau de Valparaiso nécessitera une étude complémentaire et, le cas échéant, une zone de compensation à proximité devra être trouvée. RFF précise que l'étang de la Crouzette n'est pas concerné par ce dispositif l'étang n'étant pas franchi par un ouvrage.

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

Question 32 et Question 33

L'association barrage évoque la végétation de la zone humide située à la Grande Pièce (Limoges) et sa qualification en tant qu'habitat protégé. RFF précise que la dénomination exacte portée au dossier a été apportée par le conservatoire botanique naturel (CBN) du Massif central missionné spécifiquement par RFF pour qualifier les habitats naturels présents sur la zone. En effet il ne s'agit pas d'une tourbière au sens écologique mais d'un habitat qui s'en rapproche.

5) concernant les coupes d'arbres dans les bois

Question 34 et Question 35

L'association s'interroge sur la localisation des mesures compensatoires proposées ainsi que sur la compensation des boisements. Les mesures compensatoires milieux naturels ont été recherchées au plus près de l'impact en prenant en compte l'équivalence de terrain, la chance de réussite de la mesure proposée... Par ailleurs, la recherche de complémentarité a été poursuivie notamment avec l'agglomération de Limoges afin de réaliser une cohérence de la compensation et un gain de biodiversité. Pour les boisements, il est généralement constaté une compensation de 2 ha replantés pour 1 ha impactés. Le coefficient de compensation ainsi que les boisements concernés seront précisément définis avec les services de l'état dans le cadre des dossiers de défrichement.

6) Rétablissement des chemins forestiers

Question 36 et Question 37

L'association questionne sur le rétablissement des chemins de randonnée au sein du bois d'Anguernaud. Les rétablissements des chemins de randonnée sont réglementaires pour les chemins inscrits au PDPIR (Plan départemental des itinéraires de randonnées). Pour les autres, RFF a recherché les solutions optimales parfois dans la continuité, pour d'autres par rabattement sur d'autres rétablissements. Dans le cas présent (Bois d'Anguernaud), une passerelle un pont route est prévue. Le dossier de MECDU n'est pas contradictoire.

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

Question 38 à Question 40

L'association estime les impacts sur le ruisseau du Palais sur Vienne. RFF précise que l'enjeu pour ce ruisseau a été estimé fort et non très fort. Par ailleurs, le viaduc permet de le franchir sans difficulté particulière pour la faune aquatique et les continuités écologiques. Les mesures en phase travaux devront permettre le maintien de la qualité des eaux.

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

Question 41 à Question 43

Les questions et observations de cette partie concernent essentiellement les passages faunes et leur nombre. Les passages grande faune ont été déterminés sur la base des inventaires de terrain (3 ans) et de l'étude trame verte et bleue. Ce processus permet de prendre en compte tant l'aspect espèces, qu'habitats d'espèces, comme cela a été expliqué dans le mémoire complémentaire. La fréquentation de la grande faune dans ce secteur est plutôt modérée. Les passages faune issus de l'inventaire ont été présentés à l'ONCFS (office national pour la faune sauvage) et aux fédérations de chasse. Le cahier territorial 7 présente la densité des passages pour la petite faune qui s'établit à un tous les 300 mètres environ dans ce secteur.

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

Question 44 à Question 51

Les points soulevés par l'association sont ceux relatifs aux impacts en phase chantier et aux mesures associées (bruit, cours d'eau, voies empruntés par les camions, usage d'explosifs ...). Ces questions ayant également été soulevées par la commission d'enquête, elles sont abordées en fin de document. Concernant plus particulièrement les mesures pour le Palais sur Vienne, le maximum de détail a été fourni dans le cahier territorial n°7 et, si le mode de réalisation exact de chacune des mesures n'est pas donné, son objectif de résultat est affiché. Par ailleurs, un suivi des mesures, notamment en phase chantier, est détaillé dans la partie 14 de la pièce de l'étude d'impact "Présentation des impacts sur l'environnement et mesures".

Concernant les itinéraires précis d'accès au chantier, ils seront déterminés au moment des travaux dans le respect des itinéraires autorisés après consultation des préfectures. Les dispositifs adoptés varieront en fonction du type de travaux (travaux préliminaires, travaux de génie civil et équipement ferroviaires. Les principes sont explicités dans le mémoire complémentaire de RFF (pièce H). Par ailleurs, le cahier territorial 7 explique (partie 4, 2, 3) les accès pour le viaduc et le mur de la Dépesse. RFF précise que ces accès ont été présentés à la commune. Pour l'usage d'explosif lors de la construction du mur, les tirs de mine sont très réglementés et des seuils de vibrations sont à respecter. De plus, des constats contradictoires (visés par le propriétaire) de l'état du bâti sont réalisés avant et à la fin du chantier. Les dispositifs sont adaptés (charge explosive). Dans les cas très rares de dommages des indemnisations seront proposées.

10) Bâti et cadre de vie

Question 52

La question posée ici est identique à l'une des questions posée sur les zones de dépôts et concerne la zone d'Anguernaud. Les précisions ont été apportées en question 29.

11) L'impact sur la santé des riverains ...et mesures envisagées

Question 53 à Question 57

L'association s'interroge sur le bruit, notamment au droit du mur de la Dépesse, les vibrations, ou encore les impacts en phase chantier particulièrement sur la qualité de l'air.

L'association estime que « le bruit va percuter le mur (ndlr mur en pierres apparentes, dit cyclopéen, construit à la Dépesse au Palais sur Vienne) et se reporter en face sur la CGEP ». Ceci a été étudié. Dans le cas où la surface réfléchissante (ici le mur), est verticale et sachant que le la dispersion du bruit (rayon incident) se fait toujours vers le haut, le rayon réfléchi est lui aussi orienté vers le haut. Dans le cas, présent le rayon réfléchi va passer largement au-dessus de la zone bâtie située de l'autre côté des voies ferrées, en léger contrebas et à plus de 380 mètres du mur, pour le premier front bâti Ceci peut dépendre des conditions météorologiques. Mais la conclusion demeure que les seuils ne seront pas dépassés par une éventuelle réflexion. Concernant les commentaires sur la qualité de l'air, ils ne semblent pas issus du dossier en tout cas tels qu'ils sont rapportés. Au vu des conditions de chantier (itinérant) et des mesures prises (brumisation, suivi des matériaux extraits,..) aucun risque spécifique sur la santé des riverains n'a été identifié. RFF signale que l'établissement des Tuileries et la maison de retraite ne sont pas dans la zone de travaux.

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

Question 58 Question 59

Concernant les impacts paysagers, l'association reprend le sujet du bois d'Anguernaud. Celui-ci étant classé Espaces Boisés Classés (EBC), la partie impactée par le projet doit réglementairement (code de l'urbanisme) être déclassée. Les mesures compensatoires sur les boisements, qu'il soit ou non EBC, sont dues au titre du code forestier. Des reboisements à proximité seront recherchés.

MECDU Le Palais

Question 60 à Question 66

Certaines questions concernent de nouveau le Bois d'Anguernaud, Plus généralement elles relèvent de précisions demandées sur les modifications apportées au règlement ou au plan de zonage. L'association explique que le bois est impacté sur 36ha et demande si la ferme du Mas et la maison de retraite vont être impactées par le dévoiement de la ligne Paris Toulouse. L'association estime que ce dévoiement n'a jamais été abordé. L'association demande par ailleurs pourquoi le règlement sur « l'aire des gens de voyage » a été modifié.

Le dévoiement de la voie Paris-Toulouse est indiqué dans le plan général des travaux dans le dossier d'enquête (pièce D) et a été présentée lors des réunions en commune. Il se réalise au nord du pont de la rue Pierre et Marie Curie, au droit de la Dépesse. Les impacts et mesures de la phase travaux sont présentés dans les pièces E4 et dans le cahier territorial n°7 de l'étude d'impact.

Les emplacements réservés ont été définis 50m de part et d'autre des entrées en terre du tracé, la zone est donc plus large que le projet. Cet ER impacte en réalité 31,06 ha d'Espaces Boisés Classés du Bois d'Anguernaud. EBC qui sont déclassés.

Concernant l'impact sur la ferme du Mas et la maison de retraite, le point de raccordement sud de la LGV sur la ligne classique se situe au droit du lieu-dit La Dépesse. Le point de raccordement nord se situe au droit des Rivailles. Le plus fort écartement sera d'environ 200m, sur 1500m environ. Le projet n'empiète pas sur la maison de retraite existante, mais l'emplacement réservé est en limite. Concernant les terrains du Mas, le projet (et l'emplacement réservé) impactent effectivement le site. Le point de raccordement Nord empiète sur la zone correspondant à l'aire des gens du voyage mais faiblement: 0,17ha seulement en emplacement réservé sur une surface totale de zone N4 de 3,65 ha environ (soit 4,7% de la surface de la zone). C'est pourquoi le règlement de cette zone a dû être modifié afin de rendre les travaux de la ligne et son exploitation compatibles avec le document d'urbanisme.

L'association demande également pourquoi les mesures annoncées ne figurent pas au dossier MECDU. Les mesures de réduction ne sont pas reprises dans les objectifs du PADD (projet d'aménagement et de développement durable du document d'urbanisme) mais décrites dans les parties 3.1 et 4.3 du dossier MECDU. Par ailleurs, des renvois sont régulièrement fait à l'étude d'impact (la question est également posée en Question 65).

L'association demande où est la partie impactée du sentier pédestre Giraudoux (Ndlr sur le plan de zonage). RFF précise que l'emplacement réservé pour l'aménagement d'un sentier piéton au droit de l'avenue Jean Giraudoux (n°12) est présent sur les planches 2 des plans de zonages (avant et après mise en compatibilité). La réalisation de ce sentier est compatible avec le projet de LGV.

L'association demande si une fois les documents d'urbanisme modifiés et la DUP prononcée, RFF ou les entreprises de construction devront déposer un permis de construire, ou demander des autorisations supplémentaires pour toute installation, dépôts de terre, ouvrages ... ou si « ils auront tout pouvoir ». Le maître d'ouvrage précise que la mise en compatibilité ne dispensera pas des procédures propres à certains travaux (défrichements, mise en dépôts par exemple).

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 :**

Vienne Nature décrit la fonction des emplacements réservés inscrits au document d'urbanisme et estime notamment que lors de la réalisation des travaux les volumes de matériaux peuvent évoluer, entraînant des terrains de stockage à réviser, que des enquêtes complémentaires MECDU sont alors nécessaires et que la procédure d'aménagement foncier peut être perturbée. Elle estime que « RFF a « brûlé les étapes » avant la parution du rapport de la commission mobilité 21 « chargée de hiérarchiser les nombreux projets de LGV »

RFF précise que les emplacements réservés (ER) facilitent la réalisation ultérieure du projet qui généralement se limite à cet ER. Il peut arriver que les nécessités techniques obligent à modifier le

tracé et à sortir de l'ER. Ceci peut conduire à des MECDU complémentaires par exemple si les règlements ne sont pas compatibles avec les nouvelles dispositions du tracé. Le processus de définition des grands projets suit un système progressif sur la précision des études. Des étapes clés sont à franchir : l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est réalisée en amont des procédures loi sur l'eau ou espèces protégées pour les grands projets. Concernant les dépôts, les études pour la LGV Poitiers Limoges ont été le plus loin possible dans leur définition à ce stade du projet, allant jusqu'à pré identifier les zones pouvant les accueillir en excluant les zones sensibles (Zones humides...). Ce travail a été mené avec le paysagiste afin de s'assurer de l'intégration de ces dépôts à l'environnement.

Suite à l'avis de l'Autorité Environnementale sur le dossier d'enquête, les services de l'Etat ont demandé à RFF et au préfet coordonnateur, par décision ministérielle du 25 mars 2013, de lancer l'enquête d'utilité publique du projet avant la fin du premier semestre 2013, tout en précisant que, comme pour toutes les autres opérations figurant au projet de SNIT (Schéma national des infrastructures de transport), la LGV Poitiers-Limoges était soumise à l'examen de la Commission "Mobilité 21". Cette décision ministérielle se trouve dans le dossier d'enquête.

- **Une étude d'impact à peine esquissée :**

L'association estime que « 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 » et que par ailleurs « l'avis de l'Autorité Environnementale implique des modifications substantielles qui ne seront pas intégrées dans le dossier soumis à enquête publique ». Les inventaires de terrain pour les milieux naturels ont été mis en place dès 2009 et se poursuivent en 2013, ce qui couvre largement un cycle biologique complet. Ces études ont été menées par des bureaux d'études spécialisées en milieux naturels. Par ailleurs, RFF tient à signaler que des associations ont également été sollicitées pour leur connaissance du terrain dont Vienne Nature et le GMHL (Groupe Mammalogique et herpétologique du Limousin). RFF a également eu recours au conservatoire botanique naturel (CBN) du Massif central. Par ailleurs, l'Autorité Environnementale dans son avis du 13 mars 2013 relève que l'étude d'impact présentée est de qualité malgré la complexité de l'opération. Elle émet par ailleurs un certain nombre de recommandations afin de préciser quelques sujets. Pour la bonne information du public, RFF a réalisé un mémoire complémentaire (pièce H du dossier d'enquête) permettant notamment d'approfondir les sujets relevés par l'AE. Les compléments d'information ont été apportés dans le dossier d'enquête et y sont identifiables par le lecteur par des pictogrammes. RFF a procédé selon le cas à l'actualisation du dossier ou aux explications sur les procédures à venir notamment sur les sujets tels que les impacts du projet en terme de bruit, d'identification des zones humides, des continuités écologiques...

Vienne Nature évalue qu'une « remise à plat du projet » sera nécessaire au moment où les dossiers loi sur l'eau seront réalisés. RFF rappelle que lors de ces procédures ultérieures il y aura lieu, le cas échéant, de mettre à jour l'étude d'impact comme le précise les articles R122-2 et R122-8 du code de l'environnement,

Des règles inacceptables de définition des zones inconstructibles :

L'association considère que parmi « les emplacements réservés, une bande inconstructible pour l'habitat est définie de part et d'autre de l'emprise de la future ligne et qu'elle est calculée par RFF à partir d'un logiciel de modélisations du bruit » et qu'il n'y « pas de zone constructible pour l'habitat à partir de 60 dB (A) ». Par ailleurs, Vienne Nature parle de la valeur de l'Organisation Mondiale de la Santé, ainsi que des indicateurs prenant en compte l'émergence et les pics de bruit (LA max et LAeq temps de passage), considérant qu'il faut les prendre en compte ou les respecter.

RFF tient à préciser que certains propos ne traduisent pas la réalité réglementaire et qu'il n'y a pas de lien entre ER et inconstructibilité.

Les emplacements réservés (ER) (au sens du 8° de l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme) sont des terrains que le PLU (Plan local d'urbanisme) affecte à la création de voies et ouvrages publics, d'installations d'intérêt général ou d'espaces verts et qui, en attendant d'être acquis par le porteur de projet en vue de cette création, sont rendus inconstructibles. C'est le choix du porteur de projet de demander l'ER afin de faciliter la réalisation ultérieure du projet. La définition de la largeur de l'ER n'est pas en lien avec la modélisation acoustique mais est dictée par la largeur nécessaire pour la réalisation des travaux. Le bénéficiaire de la réservation (RFF) peut recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, si l'acquisition à l'amiable se révèle impossible. Un emplacement réservé n'empêche pas, avant son acquisition, l'usage courant ou la gestion des sols (cas de terrains à vocation agricole ou naturelle par exemple).

Concernant les seuils acoustiques à respecter la réglementation prévoit un calcul sur un pas de temps de 6H à 22H et 22H à 6H. La période de référence pour la LGV est 6-22H car aucun train commercial n'est prévu de nuit. Ces valeurs (notamment le seuil de 60 dB(A) mentionné par Vienne Nature) sont à respecter et, en cas de dépassement des systèmes de protection, sont à mettre en place. Dans la configuration de la LGV, ces seuils ne sont pas atteints à l'exception d'une habitation à Lhonnaizé pour laquelle des protections seraient à prévoir en fonction de l'évolution du projet de mise à 2*2 voies de la RN147

Concernant les valeurs de l'OMS, ce sont des recommandations et n'engendrent pas non plus d'inconstructibilité. Ces recommandations ont également été considérées (Pièce E5 « Effet » du projet sur la santé et mesures associées ». La méthode de calcul est souvent jugée incomplète car elle ne prend pas en considération les pics de bruit. Afin de prendre en considération ce point, RFF a présenté dans l'étude d'impact les niveaux sonores au passage des trains (Pièce E5 « Effet du projet sur la santé et mesures associées »).

Une tentative pour contourner un recours :

Vienne Nature, informe du 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 ».

La CNDP a statué qu'un nouveau débat public n'était pas nécessaire. Ce point est intégré à la partie 1.1 du document.

Enfin l'association confirme « son avis négatif sur l'opportunité du projet » et développe d'autres motifs : le non-respect de la hiérarchie « éviter, restreindre les impacts, compenser », la destruction des continuités écologiques que l'association évalue aggravée par le jumelage avec la RN147, le 'rejet' par RFF de l'étude des solutions alternatives et le manque d'étude sur les impacts des diverses hypothèses socio-économiques sur le développement des territoires.

Réseau Ferré de France a appliqué le principe de cette séquence « éviter, réduire, compenser » dès l'origine des réflexions relatives à l'opportunité du projet puis au cours des études qui ont suivi. L'étude d'impact en présente les principales séquences en rappelant les territoires à enjeux évités tout au long du processus. De très nombreuses variantes ont été étudiées notamment dans cette optique d'évitement. (cf la pièce E3 "Analyse comparative des fuseaux, variantes de tracés, justification et description du projet retenu"). L'Autorité Environnementale a souligné la qualité de présentation de la justification des choix opérés.

Sur les continuités écologiques, RFF a réalisé une étude spécifique afin de prendre en compte le plus en amont possible les trames vertes et bleues et ceci en absence de schéma régional de cohérence écologique. Cette étude a visé à identifier les continuités existantes ou potentielles et à définir

ensuite les moyens adaptés pour les rétablir si le projet les interceptait. La proximité avec la RN147 existante a été prise en considération notamment pour le passage grande faune de la forêt des Coutumes à Bussière Poitevine. Les solutions techniques des passages faunes et notamment celle de jumelage avec une autre infrastructure ont été présentées et discutées avec les fédérations de chasse et l'Office National de la Faune Sauvage (ONCFS).

Par ailleurs, RFF précise que les études des "solutions alternatives" sont présentées dans le dossier d'enquête (pièce C et pièce E3), accompagné de l'historique des différents choix opérés quant à l'amélioration de la desserte ferroviaire du Limousin avant le projet de LGV, ainsi que les raisons de leurs abandons.

En complément, on ne peut pas parler de "mort lente", comme le fait l'association, de la ligne Poitiers Limoges existante. Les marchés de la LGV et de cette ligne ne sont pas les mêmes. Il a été vérifié que 10 % seulement des voyageurs de la ligne existante sont des voyageurs de bout en bout, seuls voyageurs susceptibles de basculer sur la LGV. Les services TER préachement des voyageurs vers la ligne LGV, ce qui vient augmenter leurs trafics. Enfin, les impacts de LGV sur le territoire sont décrits dans l'annexe intitulée SPADDT et en p 63 de la pièce F.

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

Ce courrier du président de Vienne Nature reprend beaucoup d'observations déjà développées dans un courrier précédent (n°132 au registre de Limoges) et auquel il a été apporté des éléments de réponses. Un renvoi y sera donc fait autant que de besoin. Certaines de ces observations se retrouvent également dans plusieurs courriers (Agir pour la Biodiversité Vienne – Ligue pour la protection des oiseaux de la Vienne annexé sous le n° 1656 au registre de la préfecture de Limoges et Limousin Nature Environnement annexé sous le n° 12 au registre de Peyrilhac).

Les observations de l'association sont classées selon les 5 thématiques suivantes :

- Aménagement du territoire
- Volet socio-économique
- Biodiversité
- Urbanisme et cadre de vie
- Aspects juridiques

Le courrier se termine par quelques questions plus particulières.

Les titres retrouvés dans cette réponse sont ceux du courrier de l'association.

Aménagement du territoire

Vienne Nature oppose la modernisation de la ligne POLT au projet de LGV Poitiers-Limoges. Or les termes de cette comparaison comportent des informations largement erronées : la ligne POLT ne peut répondre aux besoins exprimés à l'issue du débat public de la LGV Poitiers-Limoges, notamment Limoges à 2 heures de Paris et l'ouverture vers la façade atlantique. Les possibilités d'amélioration des performances de la ligne historique POLT, qu'elles consistent en une modernisation de la ligne ou du matériel roulant (voir partie 1.1 en début de document) ou en la réalisation de contournement (ou shunts) d'agglomération (comme expliqué §2.1 de la pièce C ou §1.1 de la pièce E3) sont très limitées. Pour rappel, les travaux actuellement en cours sur la ligne POLT ne permettront pas de réduire le temps de parcours en 2017.

Des inquiétudes ressortent également au sujet de l'avenir de la ligne TER Poitiers-Limoges. Le maître d'ouvrage tient à rappeler que cette ligne sera complémentaire de la LGV et non concurrente, car ces deux lignes correspondent à des finalités différentes. La ligne TER permet une desserte fine du

territoire entre Poitiers et Limoges tandis que la LGV concerne des voyages plus longue distance. Vienne Nature demande « une étude indépendante approfondie des possibilités techniques de modernisation de la ligne historique Poitiers-Limoges » : RFF tient à rappeler que le dossier d'enquête présente les différentes possibilités d'amélioration de cette ligne et les compare au projet de LGV (voir §2.1 de la pièce C ou §1.1 de la pièce E3) : ces possibilités d'amélioration restent faibles et d'un coût élevé, pour un bilan performance et impacts bien inférieur à celle d'une ligne nouvelle à grande vitesse.

Quant à la mise en place de trains pendulaires sur la ligne TER Poitiers-Limoges, le choix est du ressort des autorités organisatrices des transports (AOT) et de la SNCF. La pendulation, dispositif qui incline automatiquement les rames dans les courbes pour limiter l'effet de ces dernières sur les passagers et permettre de les franchir plus vite, a un intérêt réduit en France du fait de vitesses possibles déjà élevées et de dévers de voie déjà plus importants que dans d'autres pays. La gestion d'un parc de matériel spécifique est également source de surcoûts éventuels par rapport à un parc homogène.

Volet socio-économique

Dans cette partie Vienne Nature évoque sa vision du développement du réseau ferroviaire afin d'améliorer l'attractivité des régions Limousin et Poitou-Charentes, vision qui ne passe pas pour elle par la construction d'une LGV.

Une absence de consensus perdure entre les commentateurs des évolutions de l'offre ferroviaire et évolutions territoriales comparées, mais des convergences existent déjà sur un certain nombre d'enseignements généraux concernant les liens entre grande vitesse ferroviaire et structuration territoriale. Ces enseignements sont développés dans la partie 1.1 du présent document.

Les comparaisons des consommations électriques devraient prendre en compte les capacités des rames comparées. RFF tient à souligner qu'un TGV circulant sur ligne nouvelle ne consomme qu'une fois et demie plus d'énergie à 320 km/h qu'à 220 km/h. Par ailleurs, un TGV circulant sur ligne nouvelle roule à vitesse régulière, sans à-coups, ce qui n'est pas le cas des trains sur la ligne existante, soumis à de multiples freinages et accélérations. Des essais ont été réalisés sur le trajet Paris-Strasbourg : le train sur la ligne existante consomme autant que le TGV sur ligne nouvelle, pour une vitesse bien inférieure.

Enfin, comme indiqué précédemment, mais également dans la partie 1.1 du présent document, les travaux actuels sur la ligne POLT ne permettront pas d'améliorer le temps de parcours actuel de 3h01, avec 1 ou 2 arrêts intermédiaires, entre Paris et Limoges. Quant au projet de LGV POCL, ce dernier mettrait Limoges à 2h25-2h30 de Paris (et non 2h10 comme indiqué par l'association), alors que la LGV Poitiers-Limoges permet 2h03 entre Paris et Limoges pour tous les trains. De plus, il ne répond aucunement à l'un des objectifs issus du débat public de 2006, à savoir l'ouverture vers la façade atlantique. De ce fait, il ne peut pas être considéré comme « un élément nouveau important par rapport au débat public d'il y a 5 ans ».

Non au saccage de la biodiversité

Dans cette partie Vienne Nature aborde l'impact du projet sur la biodiversité en visant plus particulièrement les zones humides et les cours d'eau.

L'association estime que les zones humides « ne seront pas compensées à 200% comme le veut la loi » et que le dossier ne fournit pas d'évaluation « financière du coût de leur compensation et aucune esquisse de localisation des superficies ».

RFF précise que la compensation des zones humides est prise en compte et sera réalisée. Une évaluation des impacts et des zones de compensation pour les zones humides est présentée dans la pièce E4 ainsi que plus particulièrement dans les cahiers territoriaux (pièces E9) de l'étude d'impact. Des compléments ont également été apportés dans le mémoire complémentaire de RFF (Pièce H). En outre la compensation de 200% est fixée dans les dispositions du SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) Loire Bretagne. Le coefficient de compensation finale sera fixé par les services de l'état lors des dossiers loi sur l'eau

Le courrier pointe ensuite les impacts sur les cours d'eau qui, selon Vienne Nature n'aurait pas suffisamment été pris en compte dans l'étude socio-économique. RFF précise que la méthode d'évaluation socio-économique (définie par circulaire) ne monétarise pas ces coûts, et qu'il n'existe pas à ce jour de méthodologie de monétarisation partagée et validée par la puissance publique. L'association estime également qu'il n'y a des manques dans l'étude d'impact sur le domaine de l'eau en général (tels que sur les perturbations apportées au régime des crues par les ouvrages de franchissement, la localisation des surfaces qui devront compenser les volumes soustraits aux crues, les captages d'alimentation en eau potable...). RFF renvoie aux dossiers de l'étude d'impact et au développement fait sur toute cette thématique en pièces E2-état initial, E4- Impact et mesures, E9 – cahiers territoriaux et pièce H- mémoire complémentaire) : présentation des ouvrages hydrauliques et des zones de compensation hydraulique pour les 6 cours d'eau concernés,... En outre RFF rappelle la nécessaire progressivité des études pour ce type de projet. Certaines procédures citées (telles que loi sur l'eau, dérogation aux espèces protégées) ne se réalisent généralement qu'après la DUP pour cette dimension de projet. Il est cependant à souligner que lors de ces procédures il y aura lieu, le cas échéant, de mettre à jour l'étude d'impact comme le précise les articles R122-2 et R122-8 du code de l'environnement.

Vienne Nature estime ensuite que le principe « ÉVITER - RÉDUIRE – COMPENSER » n'a pas été respecté. Une réponse au respect du principe « éviter- réduire- compenser » est apporté dans la réponse au précédent courrier de Vienne Nature (courrier n°132 au registre de Limoges) dans la partie « Une tentative pour contourner un recours ».

L'auteur s'interroge ensuite sur l'effectivité et l'efficacité des mesures de compensation et de réduction d'impact. Le maître d'ouvrage a développé une partie spécifique sur le suivi des mesures et leur efficacité en partie 14 de la pièce E4 du dossier d'enquête.

Urbanisme et cadre de vie

Vienne Nature estime que « le mode de calcul « moyennant » utilisé pour définir les zones où le bruit serait incompatible avec l'habitat « gomme tous les pics de bruit » et ne prend pas en compte des valeurs guides de l'OMS. La définition de l'emprise de la LGV est jugée sous-estimée par Vienne Nature, notamment sur les rétablissements, la localisation des zones de stockage... Les précisions sur ces points sont apportées dans le précédent courrier de Vienne Nature (dans les parties emprise imprécise et règles de définition des zones inconstructibles).

Aspects juridiques

Sur le sujet de l'illégalité de l'enquête publique, RFF précise que conformément à la loi, le délai de 5 ans étant dépassé depuis le débat public, le maître d'ouvrage a saisi la CNDP pour lui demander si un nouveau débat public était nécessaire avant tout lancement de l'enquête publique et la CNDP a statué qu'il n'en était pas nécessaire. Pour plus de détail, il convient de se reporter à la partie 1.1 du présent document.

L'association s'interroge sur la prise en compte par RFF de la notion de trame verte et bleue. Les éléments du maître d'ouvrage ont été fournis dans le premier courrier de Vienne Nature dans la partie « Une tentative pour contourner un recours ».

Quelques questions

RFF souhaite apporter les observations suivantes aux questions diverses posées par Vienne Nature dans son courrier en date du 10 juillet 2013 sur :

- l'origine des objectifs fixés au projet de LGV Poitiers-Limoges : Le débat public de 2006 a confirmé le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet, à savoir notamment une liaison Limoges-Paris en deux heures (contrairement au projet pendulaire « POLT », abandonné en 2003 qui mettait Limoges à un peu plus de 2h30 de Paris)
- la circulation à 320 km/h : la situation des réseaux ferrés français et allemands n'est pas comparable : contrairement à la France, l'Allemagne est un pays multipolaire et dense. Il n'est pas nécessaire de rouler à 320 km/h pour rejoindre les différentes gares desservies. La construction actuelle en France de nouvelles lignes à grande vitesse circulables à 320 km/h (LGV SEA, LGV BPL, LGV Est Européenne 2^e phase) confirme qu'une réduction importante de la vitesse d'exploitation sur LGV n'est pas d'actualité en France. Les autres pays exploitant des LGV, l'Espagne, par exemple, n'envisagent pas de réduire leurs vitesses d'exploitation.
- le calcul de rentabilité : Le scénario de base des études socio-économiques est fondé sur le maintien du niveau actuel des dessertes assurées par le POLT, soit 11 services par sens et par jour conformément à la décision ministérielle. Dans un souci de bonne information du public, les 2 scénarios 7 et 4 A/R sur l'axe POLT ont également été affichés dans le dossier d'enquête afin d'apporter à la connaissance du public tous les éléments d'informations utiles pour apprécier l'impact et l'intérêt socio-économique du projet de nouvelle LGV.
- Les retombées économiques : Poitiers n'est pas actuellement relié à Paris par une liaison à grande vitesse : cela ne sera le cas qu'à l'achèvement des travaux actuels de la LGV Tours-Bordeaux. La comparaison entre Limoges et Poitiers sur les retombées économiques n'est donc pas valable. Au contraire, la Vienne et Poitiers profitent actuellement des retombées économiques du chantier de LGV SEA, comme Limoges profitera de celui de la LGV Poitiers-Limoges
- Le report modal de l'aérien vers la LGV : Celui-ci a été évalué à partir d'une analyse de la concurrence entre les différents modes de transport en termes de temps de parcours, de coûts et de fréquence. Il reste cependant faible (63 000 usagers reportés, à comparer aux 334 000 passagers de l'aéroport de Limoges-Bellegarde et au 61 000 de Brive-Vallée de la Dordogne en 2011). L'offre aérienne sur l'aire d'étude est peu développée et est essentiellement composée de vols courts et moyens courriers vers l'Europe et les principaux hubs aériens.
- Le train pendulaire : comme indiqué précédemment, la mise en service de matériel pendulaire sur la ligne TER Poitiers-Limoges est du ressort des AOT et de la SNCF et les avantages de la pendulation sont moins évidents en France.
- La refonte de l'étude d'impact suite aux préconisations de l'Autorité Environnementale. Pour la bonne information du public un mémoire complémentaire a été joint au dossier d'enquête, il précise notamment les points abordés par l'AE.
- le coût pour l'économie des deux départements impactés du démantèlement de dizaines d'exploitations agricoles. RFF précise que seules 3 exploitations pourraient voir leur viabilité remises en causes pour le projet (voir le thème agriculture/sylviculture de référence en partie 1.1),
- le coût pour les zones rurales de la disparition de la ligne historique Comme rappelé précédemment, la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges n'entraînera pas la fermeture de la ligne TER Poitiers-Limoges, les deux lignes étant complémentaires et non concurrentes.

- la pile dans le lit mineur de la Vienne : les études hydrauliques montrent que les piles de l'ouvrage ont un effet très limité sur les niveaux d'eau.
- Le raccordement au sud de Poitiers et non sur la LGV en construction (Ndlr Tours Bordeaux) : l'une des fonctionnalités de la LGV Poitiers-Limoges est de desservir les gares existantes de Poitiers et Limoges, afin de permettre les correspondances TAGV/TER et la diffusion des gains de temps permis par la grande vitesse. Un raccordement direct sur la LGV Tours-Bordeaux n'avait donc pas de sens en terme de fonctionnalités ni de temps de parcours. De plus il n'est pas prévu à moyen terme de gare nouvelle TGV à Poitiers, la desserte de Poitiers par les TAGV qui circuleront sur la LGV Tours-Bordeaux se faisant par la gare existante et les raccordements nord et sud entre ligne classique et LGV.

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 demande l'interruption de l'enquête du fait de la parution du rapport Duron et des décisions du Chef du gouvernement. Les éléments sur le rapport Duron (ou commission mobilité 21) figurent en partie 1.1 du présent document.

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

Il est rappelé que la décision ministérielle du 25 mars 2013, présente en pièce C du dossier d'enquête, demandait à ce que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique soit lancée avant la fin du premier semestre 2013, tout en rappelant que comme les autres opérations figurant au projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l'automne 2011, la LGV Poitiers-Limoges était soumise à l'examen de la Commission « Mobilité 21 » dont les conclusions des travaux étaient attendues d'ici la fin du mois de juin 2013.

Le rapport de la Commission d'enquête permettra bien aux services de l'Etat d'éclairer la suite à donner à l'enquête d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges pour la poursuite des études.

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

Le coût du projet de LGV Poitiers-Limoges est de 1,6 milliard d'euros HT aux conditions économiques de 2011, soit un coût au kilomètre de 14,3 millions d'euros HT, ce qu'il en fait l'un des projets de LGV le moins cher. Le projet présenté répond de plus aux objectifs issus des conclusions du débat public de 2006, à savoir Limoges-Paris en 2 heures et l'ouverture vers la façade atlantique, ce que ne permettent pas les améliorations possibles de la ligne historique POLT, quel qu'elles soient. Enfin, des lignes nouvelles mixtes fret/passager sont réalisées dans les cas où il y a un réel manque de capacité pour le fret sur le réseau existant, ce qui n'est pas le cas ici.

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.

RFF note que l'association ALTRO apporte son soutien au projet de LGV Poitiers-Limoges, qu'elle considère comme le premier maillon du projet Transline dont elle assure la promotion. ALTRO souhaiterait la mise en place de dessertes transversales complémentaires sur le projet.

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

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

Au-delà du courrier de réponse de l'Association de Promotion du TGV Poitiers Limoges Brive, il nous paraît nécessaire d'apporter des éléments de précision concernant certains des points évoqués par la FNAUT :

Un projet injustifié

Le secteur d'étude de la LGV Poitiers-Limoges ne se cantonne pas aux agglomérations de Limoges, Brive et Périgueux mais comprend un « cœur de cible » à savoir les départements de la Haute Vienne, Corrèze et Lot qui seront desservis directement par des missions à Limoges, Brive et Cahors et d'une zone de chalandise plus éloignée pour laquelle l'accès au réseau nécessite une correspondance TER ou un rabattement par la route relativement long (Cantal, Aveyron, Dordogne).

La LGV Poitiers-Limoges fait partie intégrante du développement du réseau atlantique à grande vitesse, composé de la ligne existante Paris-Tours, des LGV en construction Sud-Europe Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire, et des projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-frontière espagnole.

La désaturation de la ligne classique n'est pas et n'a jamais été l'objectif du projet. Il répond plutôt à aux demandes d'amélioration de la desserte ferroviaire vers Paris et d'ouverture vers la façade atlantique.

Une absence de consensus perdure en effet entre évolutions de l'offre ferroviaire et évolutions territoriales, mais des convergences existent déjà sur un certain nombre d'enseignements généraux concernant les liens entre grande vitesse ferroviaire et structuration territoriale. Ces enseignements sont développés dans la partie 1.1 du présent document.

Enfin, l'ouverture vers la façade atlantique, qui est l'un des objectifs du projet, se matérialisera par une amélioration importante du temps de parcours entre Limoges et Poitiers (35 minutes contre 1h45 actuellement) et de ce fait également pour toutes les correspondances vers La Rochelle, Bordeaux et l'Espagne à partir de la gare de Poitiers, qui deviendra un véritable « hub » ferroviaire à grand vitesse.

Un projet mal conçu techniquement

La LGV Poitiers-Limoges ne contribuera pas à saturer la LGV Atlantique, ni la gare de Paris-Montparnasse : des études ont été menées pour éviter la saturation de cette gare à l'horizon de mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique et la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Ce sont ces projets qui entraîneront un accroissement majeur des circulations depuis et vers Paris-Montparnasse. La mise en œuvre du nouveau système de signalisation ERTMS niveau 2 et le couplage à Poitiers des rames TAGV en provenance de Limoges et du sud-ouest permet d'éviter également tout risque de saturation, y compris sur la section Courtalain-Paris.

Concernant plus particulièrement les difficultés d'exploitation éventuelles liées au couplage des rames en gare de Poitiers, le dimensionnement de la voie unique tel que présenté dans le dossier (permettant de gérer des retards de 10 à 13 minutes suivant le sens) et le principe de couplage retenu (le TGV Limoges-Paris arrivant en premier en gare de Poitiers pour le couplage) permet de limiter au maximum les impacts sur l'exploitation d'un retard du TGV venant de Limoges. Les couplages de rames ne sont pas uniquement effectués en France dans le sens Paris-province, comme le montre ce qui se fait en gare de Saint-Pierre-des-Corps ou se faisait il y a encore peu de temps en gare de Poitiers (Bordeaux et La Rochelle vers Paris).

Un danger pour l'aménagement du territoire

La décision ministérielle du 25 mars 2013 précise que « *l'enquête publique sur ce projet n'a pas pour objet d'apprécier l'utilité de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) dont la fonction majeure est de desservir les départements situés le long de cet axe et de participer ainsi au désenclavement des territoires du Massif central.* »

De même, le scénario de base du dossier d'enquête publique est fondé sur le maintien du niveau actuel des dessertes assurées par le POLT, soit 11 services par sens et par jour conformément à la décision ministérielle. Concernant les dessertes de la Creuse, des éléments de réponses plus détaillés sont disponibles dans la partie 1.1 du présent document.

L'impact de la LGV Poitiers-Limoges sur la ligne TER sera faible, ces deux lignes n'étant pas concurrentes mais complémentaires. Pour plus de précision, il convient également de se reporter au début du document (partie 1.1).

Quant à l'amélioration de la ligne TER Poitiers-Limoges, le dossier d'enquête §2.1 de la pièce C (ou §1.1 de la pièce E3) montre bien que les possibilités d'amélioration restantes sont faibles et d'un coût élevé, pour une performance bien inférieure à celle d'une ligne nouvelle à grande vitesse.

Un financement très difficile

RFF met en œuvre les politiques de transport décidées par l'Etat. Il amène des éléments d'analyse et d'éclairage des décisions au gouvernement. Il n'appartient bien sûr pas à RFF de commenter les politiques de dépenses publiques en matière de transport.

RFF précise que les discussions pour le montage financier n'ont pas commencé et se tiennent ordinairement après l'enquête publique. A titre d'exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux s'est bouclé bien plus de 18 mois après l'enquête publique de la seconde tranche étudiée Tours-Angoulême.

Des alternatives réalistes

Les possibilités d'amélioration des performances de la ligne historique POLT, qu'elles consistent en une modernisation de la ligne ou du matériel roulant (*voir partie 1.1 en début de document*) ou en la réalisation de shunts d'agglomération (comme expliqué §2.1 de la pièce C ou §1.1 de la pièce E3) sont très limitées.

Enfin, concernant le projet de LGV POCL, le dossier d'enquête rappelle également que ce projet mettrait Châteauroux à 1h20-1h25 de Paris, soit Limoges à 2h25-2h30, et non 2 heures.

RFF rappelle également que l'ensemble de ces solutions d'amélioration du temps de parcours de l'axe POLT (via ou non la LGV POCL) ne répond pas à la totalité des objectifs et fonctionnalités attendues de la LGV Poitiers-Limoges : elles sont notamment sans influence sur l'objectif d'ouverture vers la façade atlantique.

Association de Promotion du TGV Poitiers Limoges Brive :

Dossier annexé sous le n° 1510 au registre de la préfecture de Limoges

Cette association qui milite depuis de nombreuses années pour la réalisation du projet revendique 10 000 adhérents toutes catégories confondues sur l'ensemble de la zone d'influence du projet, soit 9 départements.

Association pour la Défense de l'Environnement du Pays Arézien et du Limousin (ADEPAL) :

Courrier de B. Prieur Présidente de l'ADEPAL annexé sous le n° 821 au registre de la préfecture de Limoges

Les observations de cette association qui se prononce contre le projet portent sur de très nombreux sujets. Elles sont cependant trop peu explicites pour permettre au maître d'ouvrage d'y apporter des précisions détaillées. Toutefois de nombreux points sont abordés dans les thématiques développées en partie 1.1 de ce document.

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

L'Association Agir pour la Biodiversité Vienne – Ligue pour la protection des oiseaux de la Vienne (LPO Vienne) souhaite manifester dans ce courrier son opposition à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges pour les raisons essentielles suivantes :

Cet argumentaire reprend celui développé par Vienne Nature dans son courrier n° 1651. Les précisions apportées par RFF y figurent.

L'association précise pour conclure qu'ils sont 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. Des éléments de réponse à ces différents points sont apportés dans la partie 1.1 du présent document.

Limousin Nature Environnement :

Document annexé sous le n° 12 au registre de Peyrilhac

Dans ce courrier, l'association Limousin Nature Environnement fait état de son opposition au projet du fait de son impact environnemental fort, et remet en cause le gain en termes d'aménagement du territoire et d'intérêt public.

Ce courrier est structuré en 2 parties :

- un préambule qui précise les raisons de l'opposition au projet sur le calendrier retenu pour l'enquête, la consultation du public et l'opportunité du projet
- une synthèse de l'analyse du dossier

Les titres repris ici sont ceux du courrier original.

Avant-propos

Dans son avant-propos l'association évoque la publication du rapport de la commission Duron et la déclaration du premier ministre le 9 juillet 2013, et estime que l'enquête « a perdu sa raison d'être ». RFF explique le rôle de la commission Duron dans la partie 1.1 du document.

Préambule

Sur le calendrier retenu pour cette enquête.

L'association remet en cause le calendrier de la mise à l'enquête plus de 5 ans après le Débat Public et la décision de la CNDP. Cette question est abordée par RFF en début de document (partie 1.1).

Sur l'opportunité du projet

Limousin Nature Environnement remet ici en cause l'utilité publique et les objectifs du projet (Limoges à 2h de Paris, accès au réseau ferroviaire européen) jugés insuffisants pour justifier les aspects négatifs du projet. Elle augmente que la loi Grenelle I donnait priorité au réseau ferré existant.

RFF précise que les objectifs de la LGV ont été confirmés à l'issue du débat public de 2006 et que le projet LGV Poitiers Limoges est également intégré à la loi Grenelle I.

L'association demande une étude comparative entre le projet de LGV et la réhabilitation du réseau existant (POLT, ligne classique Poitiers Limoges mais aussi la ligne vers Bordeaux et Lyon). Comme déjà mentionné en réponse au deuxième courrier de Vienne Nature, RFF rappelle que le dossier d'enquête présente les différentes possibilités d'amélioration de ces lignes (POLT avec et sans le projet POCL, ligne TER) et les compare au projet de LGV (voir §2.1 de la pièce C ou §1.1 de la pièce E3 : ces possibilités d'amélioration restent faibles et d'un coût élevé, pour une performance bien inférieure à celle d'une ligne nouvelle à grande vitesse.

Synthèse de l'analyse du dossier

Limousin Nature Environnement estime que le dossier ne présente pas de garantie d'objectivité du fait notamment de la quasi absence d'analyse de variante.

RFF rappelle qu'à toutes les étapes de l'élaboration du projet, des variantes ont été identifiées et comparées. L'avis de l'autorité environnementale qui a notamment souligné qu'elle a apprécié « l'effort d'explications des choix opérés par étape et que la pièce E 3 « Analyse comparative de fuseaux, variantes de tracé, justification et description du projet » restitue de manière complète la réflexion complexe et à différentes échelles, qui a conduit au choix présenté »

L'association considère que les impacts environnementaux doivent conduire à l'abandon du projet. Les ouvrages de franchissements lui semblent choisis pour des raisons budgétaires et non environnementales, Elle cite la détérioration du cadre de vie et de l'activité agricole et le coût énergétique de l'infrastructure. RFF considère que les ouvrages ont d'abord été déterminés en fonction des objectifs de franchissement à atteindre qu'ils soient en lien avec les cours d'eau, le

cadre de vie ou la transparence écologique et que des adaptations, bien qu'ayant des répercussions sur les coûts, ont eu lieu (tels que élargissement de pont, adaptation de piles de viaduc...).

L'association remet ensuite en cause le gain du projet en termes d'aménagement du territoire, avec notamment le report des voyageurs des communes situées entre Poitiers et Limoges vers la route et le passage « obligatoire » par Poitiers pour aller à Bordeaux ou Toulouse avec pour conséquence une hausse du coût du billet et estime que l'exploitation de la ligne POLT dans les mêmes conditions ne sera pas poursuivie.

RFF tient à préciser que l'arrivée de la LGV n'implique pas l'abandon de la ligne historique et ne supprime pas la totalité de la demande sur les dessertes POLT. Un certain nombre de voyageurs pourront rester intéressés par la desserte des origines-destinations pour lesquelles le gain de temps ne serait pas significatif avec la LGV. L'impact réel de la LGV sur la ligne POLT fait l'objet d'un développement dans le chapitre « Devenir de la ligne POLT » de la partie 1.1. RFF rappelle la demande du ministre en charge des transports de février 2013 de présenter à l'enquête 3 scénarios de trafic sur POLT. Le prix du billet pourrait effectivement évoluer à la hausse comparativement à celui sur ligne classique mais une politique tarifaire attractive pourrait être appliquée (voir les précisions en partie 1.1).

Limousin Nature Environnement explique ensuite que bien que le transport du fret par rail, soit affiché priorité absolue, notamment par le Grenelle de l'Environnement, le projet LGV en est une contre-réponse et qu'aucun engagement n'apparaît en la matière. RFF rappelle que le fret n'était pas dans les objectifs du projet, la demande sur ce barreau ne le justifiant pas, compte-tenu des capacités du réseau adjacent.

Pour l'association la question essentielle est celle de la motivation socio-économique du projet de LGV Limoges-Poitiers et elle considère que le dossier n'apporte pas les éléments suffisants et probants sur le coût de l'opération, la fréquentation, le désenclavement et la dynamisation des territoires. L'association se base ensuite sur une citation du journal Le populaire du Centre pour affirmer que l'effet d'une LGV sur l'aménagement du territoire « n'est pas automatique » et que le désenclavement n'est pas synonyme d'essor économique.

RFF rappelle que le volet socioéconomique de l'enquête publique est encadré par des circulaires et que les éléments qui doivent y figurer sont également repris dans le code de l'environnement. En outre, depuis la réforme de l'étude d'impact (décembre 2011), l'impact des projets d'infrastructures de transport sur le développement éventuel de l'urbanisation doit être présenté. Le lien entre LGV et aménagement du territoire est développé plus précisément dans le thème « Aménagement du territoire de la partie 1.1.

Limousin Nature Environnement E mentionne ensuite la rentabilité du projet qui ne sera pas atteinte avant 50 ans (cf dossier) et s'inquiète « des décisions futures visant à abandonner les lignes existantes afin de canaliser ... les passagers vers la LGV ». Elle s'interroge également sur le financement du projet Les explications concernant la rentabilité, le coût et le financement du projet figurent en partie 1.1 du document.

Association « anti LGV Limoges & pro POLT » :

Courrier annexé sous le n° 1384 au registre de la préfecture de Limoges.

RFF souhaite apporter les observations suivantes aux différents thèmes abordés par l'association.

Ouverture de l'enquête publique : délais dépassés

Conformément à la loi, le délai de 5 ans étant dépassé depuis le débat public, RFF a saisi la CNDP pour lui demander si un nouveau débat public était nécessaire avant tout lancement de l'enquête publique et la CNDP a statué qu'il n'en était pas nécessaire. Pour plus de détail, il convient de se reporter à la partie 1.1 du présent document.

Neutralité du garant de la concertation

Au démarrage des études de la LGV Poitiers-Limoges, la présence d'un garant de la concertation en phase post-débat public n'était pas encore obligatoire. RFF a souhaité cependant avoir une démarche volontariste dans le cadre du processus d'études et de concertation engagés, conformément au courrier du ministre d'avril 2007 et à la charte de la concertation mise en place. Michel Périgord, membre de la CPDP du débat public de la LGV Poitiers-Limoges, a ainsi été désigné en avril 2009 sur proposition de la CNDP.

Contrairement au rôle assigné aux commissaires-enquêteurs, le garant n'est pas là pour émettre un avis mais pour veiller à ce que les habitants puissent être directement informés par le maître d'ouvrage. Il est là pour écouter et transmettre des informations aux différents acteurs du projet. Son rôle se limite à des suggestions ou des recommandations.

Concernant la vidéo évoquée par l'association, elle a été réalisée pour les besoins d'une table ronde sur les enjeux d'aménagement du territoire du Centre-Ouest Atlantique, organisée par la communauté d'agglomération de Poitiers et la ville de Limoges, le 24 janvier 2008 à la Médiathèque de Poitiers. Elle a donc été réalisée à une date bien antérieure à celle de la nomination du garant, désigné début 2009. Michel Périgord y présentait les problématiques des transports routiers, ferroviaires et portuaires dans le cadre de ses fonctions universitaires de professeur de géographie.

Enquête publique sur quel projet ?

La décision ministérielle du 25 mars 2013 précise que le scénario de base du dossier d'enquête publique est fondé sur le maintien du niveau actuel des dessertes assurées par le POLT, soit 11 services par sens et par jour. C'est dans un souci de bonne information du public, que les 2 scénarios dits « 7 services par sens et par jour et 4 services par sens et par jour sur le POLT » ont été présentés dans le dossier d'enquête afin d'apporter à la connaissance du public tous les éléments d'informations utiles pour apprécier l'impact et l'intérêt socio-économique du projet de nouvelle LGV.

LGV synonyme d'ouverture vers l'ouest ?

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) de décembre 2003 a bien entériné l'abandon du projet POLT et la mise à l'étude de la LGV Poitiers-Limoges. Cependant les conclusions du débat public de 2006 ont bien confirmés les deux principales fonctionnalités attendues du projet, à savoir Limoges à 2 heures de Paris mais également l'ouverture du Limousin vers la façade atlantique.

Le projet va améliorer l'accessibilité de la façade Atlantique en améliorant le temps de parcours entre Limoges et Poitiers. Par exemple, la relation Limoges-Bordeaux s'effectue actuellement via

Périgueux en un peu plus de 2h45 avec une faible fréquence. Le projet apportera une amélioration notable du temps de parcours d'environ 1 heure via Poitiers.

Au sud de Limoges, l'accès au Sud-Ouest en train sera également facilité par la relation Bordeaux-Toulouse.

Les pressions hiérarchiques et les arguments fallacieux des pro-LGV

Une absence de consensus perdue en effet entre évolutions de l'offre ferroviaire et évolutions territoriales, mais des convergences existent déjà sur un certain nombre d'enseignements généraux concernant les liens entre grande vitesse ferroviaire et structuration territoriale. Ces enseignements sont développés dans la partie 1.1 en début de document.

Réserves de la SNCF

L'association rappelle les propos tenus en novembre 2008 par les représentants de la SNCF lors d'une des premières réunions d'ateliers thématiques sur le thème des fonctionnalités du projet. Tout le long des quatre années suivantes précédant la mise à l'enquête du projet, la SNCF a été associée à la concertation et aux études, notamment socio-économiques. Elle a fait également partie du Comité de Pilotage du projet. Depuis 2008 de nombreux échanges ont donc eu lieu afin de confronter les différents points de vue. La SNCF n'a pas remis d'avis lors de l'enquête publique.

Concernant plus particulièrement les difficultés d'exploitation éventuelles liées à la voie unique et au couplage des rames en gare de Poitiers, le dimensionnement de la voie unique tel que présenté dans le dossier (permettant de gérer des retards de 10 à 13 minutes, suivant les sens du trajet) et le principe de couplage retenu (le TGV Limoges-Paris arrivant en premier en gare de Poitiers pour le couplage) permet de limiter au maximum les impacts sur l'exploitation d'un retard du TGV venant de Limoges.

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

Les observations de l'association 'ADE 86-87 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

De nombreux sujets ou demandes sont communs avec les autres représentants de la profession agricole (FDSEA, FNSEA, Chambres d'agriculture, exploitants,...) auxquels RFF a apporté des réponses dans la partie 1.1 du présent document.

De nombreuses précisions sur ces sujets sont apportées dans le thème Agriculture/Sylviculture de la partie 1.1, qui sera considérée comme référence. RFF apporte ici des éclairages complémentaires. RFF précise que les titres retrouvés dans cette réponse sont ceux du courrier de l'association.

Perte foncier - Dépôts définitif/temporaires - Compensations environnementales

Les impacts liés aux matériaux excédentaires :

L'ADE rappelle que l'agriculture et la sylviculture sont très impactées par le projet. Elle ajoute qu'elles seront également pénalisées par les dépôts.

RFF a précisé le volume de dépôt dans la partie 1.1 de référence. Ainsi, la réalisation du projet va générer un volume de matériaux excédentaires d'environ 6,1 millions de m³. Parmi ces 6,1 millions de m³, 2,8 millions de m³ seront mis en dépôts définitifs. En surface, tout dépendra de la manière de répartir ces dépôts. A ce stade, RFF a considéré utile de pouvoir restituer les surfaces à l'agriculture comme cela a été fait avec succès sur d'autres LGV (LGV Est notamment). RFF précise qu'une concertation avec la profession agricole concernant les sites retenus est menée depuis 2010. Cette concertation se poursuivra dans les phases ultérieures en association avec les autres acteurs locaux (communes, services de l'état).

Par ailleurs, l'ADE rappelle que de nombreuses années sont nécessaires pour retrouver un équilibre biologique et une valeur agronomique satisfaisante des terres. Par conséquent, elle liste plusieurs demandes pour les zones de dépôts :

- Etudier les projets de retenues d'eau (voir les réponses fournies par ailleurs) ;
- Etudier d'autres opportunités de mise en dépôts non impactantes pour l'agriculture et la sylviculture. RFF précise que dans les phases suivantes du projet, la réflexion sera poursuivie sur une stratégie de valorisation des excédents de matériaux, en coordination avec les autres Maîtres d'ouvrages porteurs de projets situés dans les secteurs proche de la LGV dans le but d'optimiser les mises en dépôts ;
- Intégrer les zones humides aux zones de dépôts. RFF a expliqué par ailleurs que celles-ci ont été considérées comme zones à exclure et les compenser risque de faire peser sur les terres agricoles un impact bien supérieur à la mise en dépôt ;
- Exclure les parcelles drainées ou irriguées et les parcelles essentielles à la pérennité des exploitations. Les zones de dépôts ont été réalisées en ce sens et la concertation qui se poursuivra permettra de délimiter au mieux les ajustements nécessaires.

RFF confirme qu'une expertise pédologique sera réalisée avant la mise en place des dépôts, afin de déterminer la composition et les caractéristiques du sol.

L'ADE demande une concertation et non une simple information sur ce sujet avec la profession agricole. RFF précise que la concertation avec la profession agricole et forestière est menée depuis 2010, et qu'elle se poursuivra dans les phases ultérieures en association avec les autres acteurs locaux (communes, services de l'état). RFF ajoute que des ajustements ont déjà été réalisés sur les dépôts suite à cette concertation.

Synthèse des mesures compensatoires liées à la présence d'espèces protégées :

L'ADE demande des éclaircissements concernant les mesures compensatoires milieux naturels. Ceux-ci ont été fournis dans la partie 1.1 générale sur l'agriculture.

Impacts et mesures concernant l'activité agricole :

Sur les sujets de prise en charge des dossiers pour les terres drainées, RFF rappelle qu'il prendra en charge les dépenses engendrées pour ces démarches et leur réalisation (voir les réponses apportées préalablement). La totalité de la terre végétale décapée ne pourra être réattribuée de façon systématique à la profession agricole, mais RFF a bien pris note de cette demande (voir les détails dans le thème général Agriculture/sylviculture dans la partie 1.1 du présent document).

Restitution de parcelles après occupation temporaire :

L'ADE précise que les occupations temporaires regroupent deux situations bien distinctes :

- occupations temporaires de « courte durée » (quelques semaines à plusieurs mois),
- occupations temporaires de « longue durée » (8 à 10 ans : base travaux, dépôts définitifs de matériaux en excédent, modelés paysagers, ...) et demande la réalisation d'étude d'impact préalable et spécifique pour chaque exploitant concerné en vue de proposer des solutions appropriées et individuelles.

RFF précise que la base travaux a une durée de vie de l'ordre de la moitié de ce qui est annoncé et encore plus court pour les dépôts temporaires puisqu'ils servent en stockage pour une réutilisation à la construction. Les dépôts définitifs demeurent par contre avec un retour à un sol 'd'origine' qui peut nécessiter de l'ordre de 5 à 10 ans.

Un développement est proposé dans la partie générale traitant de l'agriculture. RFF confirme que les particularités et aménagements agricoles locaux seront pris en compte.

Impacts et mesures concernant le paysage :

Les sujets abordés ici sont traités au travers de la partie dépôts et perte de foncier de cette réponse (surface des modelés et restitution à l'agriculture).

En complément, le volume de matériaux excédentaires généré par le projet est d'environ 6,1 millions de m³. Une partie du volume (3,3 millions de m³) a été affectée à l'insertion de la ligne (modelés cadre de vie et paysagers). Le solde étant mis en dépôt définitif (2.8 millions de m³). Ces modelés paysagers sont directement incorporés au projet et l'adaptation de leur positionnement est plus délicate car ils répondent à des objectifs de paysage et de cadre de vie. Ils sont 'intégrés' à la DUP. Dans la mesure du possible ils seront concertés.

Eau :

Les impacts quantitatifs sur des aquifères exploités par des ouvrages privés :

L'ADE 86-87 fait part de ses doutes concernant la complétude du recensement des points de prélèvement réalisé par RFF en 2010, elle craint une nette sous-évaluation de l'existant et par conséquent des mesures à mettre en œuvre.

RFF a apporté des précisions sur cette thématique dans la partie « ressources en eau » du thème Agriculture / Sylviculture. Au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, un recensement exhaustif, sera effectué. Ceci permettra au cas par cas de définir plus précisément leur sensibilité et leur vulnérabilité vis-à-vis du projet et les mesures spécifiques adaptées.

Impacts et mesures en phase travaux Qualités des Eaux souterraines et superficielles :

Activités agricoles et sylvicoles - Page 283

L'ADE s'inquiète du maintien de la qualité des eaux durant la phase chantier. RFF confirme que la qualité des eaux pour l'abreuvement et ouvrages agricoles devra également être maintenues et

surveillées lors de la phase chantier sans surcoût pour la profession agricole. Des éléments plus détaillés sur le suivi en phase chantier sont présents au chapitre 14 de la pièce E4 de l'étude d'impact.

Réseaux – Voirie :

Impacts et mesures concernant le patrimoine naturel :

L'ADE s'interroge sur le positionnement des ouvrages destinés au passage de la grande faune (PGF) et l'éventuelle concentration de dégâts sur les zones agricoles de proximité.

Les PGF ont parfois été légèrement décalés afin d'éviter une arrivée « abrupte » dans des parcelles agricoles (voir la partie 1.1).

Le rétablissement des réseaux et des cheminements agricoles :

L'ADE soulève les différences de type d'agriculture le long de la ligne (élevage et culture). Ainsi, les mesures proposées ne peuvent pas être linéaires sur l'ensemble du tracé. L'ADE demande par conséquent une fréquence plus élevée de passages agricoles dans les zones d'élevage. Un développement est proposé sur le thème des rétablissements agricoles, dans la partie 1.1.

L'ADE demande également que des fourreaux soient installés régulièrement sous (ou sur) la LGV, afin de donner la possibilité de passer des câbles électriques (clôtures) ou canalisations hydrauliques (irrigation). RFF ne peut se prononcer sans une analyse détaillée et localisée du besoin. En outre, la présence d'ouvrages peut poser des difficultés d'entretien ultérieures pour l'exploitant ferroviaire. Les ouvrages de transparence sont déjà prévus en nombre et répartis tout le long de la ligne (faune, hydrauliques, randonnée...).

Impacts et mesures en phase travaux :

L'ADE demande la continuité des accès pendant les travaux et une signalisation permettant de garantir la sécurité et le bon fonctionnement des exploitations aux abords du chantier.

Des précisions ont été apportées préalablement par RFF dans la partie 11 sur ce point.

Des moyens (notamment rétablissement agricole, clôture temporaires...) peuvent selon le cas être mises en place afin de permettre une exploitation la moins perturbée possible. Ceci sera défini en amont de la réalisation du chantier en concertation avec les communes et les exploitants.

Coûts des mesures environnementales et suivis :

L'ADE souhaiterait pouvoir échanger avec un interlocuteur unique RFF afin de pouvoir régler tous les problèmes en temps réel en phase chantier.

Une réponse à cette demande est détaillée dans le thème Agriculture / Sylviculture de la partie 1.1 du présent document. A minima, les visites de terrain de contrôle de responsables environnement seront hebdomadaires avec des réunions avec la profession agricole trimestrielle. En fonction des phases de construction, le dispositif pourra être adapté.

Aménagement foncier – Réserves foncières :

Les impacts liés aux aménagements fonciers

L'ADE demande que des aménagements tels que le drainage ou l'arrachage de haies soit rendus possibles. RFF a répondu sur le sujet du drainage préalablement dans le présent document (réponse Chambre d'Agriculture). Concernant les haies, il n'est pas du ressort de RFF de statuer, mais le maître d'ouvrage rappelle que ces haies peuvent également constituer des habitats d'espèces protégées.

Création de réserves foncières

L'ADE 86-87 insiste sur la nécessité de la création rapide de réserves foncières. Elle demande également l'accélération de la procédure d'urgence.

RFF est conscient de ces problématiques et a donné des précisions dans la partie 1.1 et dans les autres courriers des représentants de la profession. RFF rappelle que le dispositif de réserves foncières est en cours de discussion mais qu'un dispositif d'acquisition d'urgence a été mis en place en décembre 2012.

Réglementation :

L'ADE demande la prise en charge par le Maître d'ouvrage de la refonte des plans d'épandage. RFF confirme qu'il prendra en charge financièrement cette refonte.

Impacts et mesures concernant l'activité sylvicole

L'ADE demande la prise en charge par le Maître d'ouvrage des documents de gestion forestiers. RFF confirme qu'il prendra en charge financièrement cette refonte.

Indemnisation – Protocole :

L'ADE demande que chaque protocole soit négocié au niveau local, afin de tenir compte des spécificités des zones traversées.

Les protocoles d'indemnisations ont été expliqués préalablement (Partie 1.1). L'ADE souhaite que soit privilégié les réparations (effet pérenne) des préjudices, aux indemnités. RFF entend cette demande mais se doit de conformer aux réglementations en vigueur.

Confédération Paysanne de la Haute-Vienne :

Courrier annexé sous le n° 948 au registre de la préfecture de Limoges

La Confédération Paysanne de la Haute-Vienne, estime que la construction de la LGV Limoges-Poitiers a des conséquences sociales avec notamment pour la Haute-Vienne 78 « fermes touchées » et 350 ha de « surface agricole rayés ». Elle ajoute que 50 fermes cesseraient leur activité, entraînant une perte d'emplois directs ou indirects, et que sur le tracé 1800 ha serait artificialisés.

RFF souhaite apporter quelques précisions sur les chiffres (voir également la partie 1.1 sur le thème agriculture/sylviculture)

163 exploitations sont effectivement concernées par le projet de LGV dont 78 en Haute Vienne). 55 d'entre elles présentent un impact brut fort. Ceci ne préjuge pas de la viabilité des exploitations après mises en place des mesures. Seules 3 exploitations pourraient voir leur viabilité remises en causes (sur Lhonnaize, Persac et Blond). L'emprise travaux est de 1285 ha (entrées en terre + 25 m environ), répartis également entre les 2 départements. RFF précise que les zones de dépôts ont été envisagées afin de pouvoir les restituer à la culture, aussi l'impact en termes de surface est légèrement inférieur.

La confédération paysanne regrette que la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles, n'ait pu donner son avis sur ce projet.

La CDCEA est effectivement consultée lors des changements d'affectation de l'espace rural et forestier tel est le cas pour les élaborations et révision des documents d'urbanisme. Pour les mises

en compatibilité de document d'urbanisme, cas de la LGV Poitiers Limoges, cette consultation n'est pas requise.

La Confédération souhaite une harmonie territoriale (agglomération/territoire périurbain) et estime que la ligne POLT en fait partie alors que la LGV vise à développer les pôles urbains. Elle rappelle que la loi Grenelle privilégie l'amélioration des infrastructures existantes. Ces sujets parlent plus généralement de l'aménagement du territoire, RFF les a détaillés en partie 1.1. RFF rappelle en outre que le projet de LGV est également inscrit à la Loi dit Grenelle.

Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de la Haute-Vienne

Courrier annexé sous le n° 1513 au registre de la préfecture de Limoges

La FDSEA aborde de nombreux sujets d'ordre général présentés dans la thématique Agriculture/Sylviculture de la partie 1.1) tel que rétablissements, dépôts, indemnités, réserves foncières, ressources en eau...). il y sera ainsi fait référence autant que de besoin. Le maître d'ouvrage développera donc plus particulièrement dans la présente réponse les points plus particuliers où la FDSEA de Haute Vienne s'interroge : secteurs spécifiques, zones humides ou encore phase chantier... Les titres retrouvés dans cette réponse sont ceux du courrier de l'association.

AMENAGEMENT FONCIER, RESERVES FONCIERES

Les réserves foncières et l'aménagement foncier font l'objet d'un développement précédemment dans le présent document.

Par ailleurs, RFF confirme que les SAFER assurent le portage financier lors de l'acquisition d'urgence évoquée dans la partie « réserve foncière ». La fédération rappelle la nécessité de moyens pour la mise en place de l'aménagement foncier. RFF assurera le financement de ces moyens mobilisés sous maîtrise d'ouvrage des conseils généraux

La FDSEA évoque également la nécessité de la maîtrise foncière pour la mise en œuvre des mesures compensatoires en lien avec les milieux naturels, des précisions sont apportées par RFF en début de document, (« mesures compensatoires milieux naturels »). RFF rappelle que les haies devront effectivement être conservées ou compensées.

DEPOTS DEFINITIFS

Les sujets concernant les dépôts ont été expliqués préalablement. RFF précise que d'autres sites pourront être recherchés pour accueillir les excédents de matériaux, d'ores et déjà d'autres maîtres d'ouvrage se sont montrés intéressés. Le choix des sites définitifs sera réalisé en concertation avec les exploitants agricoles, les administrations et les riverains. Le cas des retenues collinaires est abordé dans la partie « ressources en eau » du thème Agriculture / Sylviculture. RFF précise également qu'une étude agro pédologique permettra de définir les conditions de remise en état ultérieure et le cas échéant un recours à la terre végétale en excès serait envisageable.

Enfin, il est à noter que les zones humides ont été exclues des zones potentielles de dépôts au vu de leur sensibilité et de l'impact bien supérieur de leur compensation par rapport à la mise en dépôt.

DEPOTS PROVISOIRES

Ces dépôts provisoires auront le même type de contraintes (zone d'exclusion, concertation...) que les dépôts définitifs. RFF précise que l'ensemble des aspects de l'environnement ont été pris en compte qu'il s'agisse de l'environnement humain comme celui des milieux naturels. D'autres précisions concernant la phase chantier figurent au thème Agriculture/Sylviculture.

PROTOCOLES

Les protocoles d'indemnisations prendront bien en compte les problématiques d'élevage.

IMPACTS HYDRAULIQUES

La FDSEA s'interroge sur le recensement des puits, forages d'ordre privé, ressources en eau qui servent également pour l'abreuvement du bétail.

Outre le développement fournie dans la partie 1.1, RFF précise que le recensement n'est effectivement pas exhaustif à ce stade du projet et qu'il a été réalisé de manière non exhaustive sur l'aire d'étude (bande variable de 500 à 1200m) et non seulement bande de 500m comme évoqué par la FDSEA. Pour les captages AEP, la zone d'inventaire peut être élargie en tenant compte de l'aval hydraulique. Par ailleurs, 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.

RFF indique également que la spécificité du rétablissement des réseaux hydrauliques pour l'élevage a bien été prise en compte.

Concernant les systèmes d'irrigation et de drainage à rétablir, La FDSEA estime « qu'il sera plus facile au maître d'ouvrage d'avoir les autorisations ». RFF rappelle qu'il ne peut pas réglementairement se substituer aux propriétaires agricoles en tant que Maître d'Ouvrage pour les demandes d'autorisation concernant les systèmes de drainage et d'irrigation car il n'en est pas le bénéficiaire.

Concernant la proposition de la FDSEA de prise en charge du raccordement au réseau AEP par le maître d'ouvrage, RFF précise que, à ce jour, le système de rétablissement de la ressource en eau : un moyen pour un besoin identifié, n'a pas été défini et qu'il est donc prématuré de se prononcer sur ce point.

Enfin, au sujet de la possible création et utilisation par la Maître d'Ouvrage de forages pendant la phase chantier, RFF précise qu'à ce stade la configuration définitive du chantier n'est pas arrêtée, et la nécessité de la création de forages n'est pas établie. RFF, n'a pas d'opposition de principe à rendre possible la remise à l'agriculture en fin de chantier sous réserve de la réglementation en vigueur.

PHASE TRAVAUX

Des responsables environnement seront présents sur le chantier. Leurs attributions spécifiques ne sont pas arrêtées mais RFF a bien pris note de cette demande afin de permettre un dialogue plus aisé et opérationnel avec la profession agricole et les riverains.

FRANCHISSEMENT DE LA VOIE

La fédération départementale demande à ce que des fourreaux soient prévus sous la LGV à intervalles réguliers afin de permettre d'éventuels passages (tuyaux, réseaux électriques...) ultérieures. RFF ne peut se prononcer sans une analyse détaillée et localisée du besoin. En outre la présence d'ouvrages peut poser des difficultés d'entretien ultérieures pour l'exploitant ferroviaire. Les ouvrages de transparence sont déjà prévus en nombre et répartis tout le long de la ligne (faune, hydrauliques, randonnée ..).

La FDSEA estime que l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) et sa mise en œuvre sont des priorités. RFF précise cependant que l'AFAF est sous maîtrise d'ouvrage des conseils généraux (voir la partie 1.1), mais qu'un partenariat sera mis en place afin que l'aménagement soit réalisé dans les meilleures conditions possibles, d'ores et déjà les études ont été mises à disposition des conseils généraux.

Ensemble Le Palais Autrement :

Courrier de Claudine Dely annexé sous le n°1292 au registre de la préfecture de Limoges

Le Maître d’Ouvrage souhaite tout d’abord signaler que cet avis présente certaines similarités avec l’avis de l’association « Barrage Environnement » annexé sous le n° 809 au registre de la préfecture de Limoges.

A- Défauts réglementaires du dossier

Dans cette 1^{ère} partie, l’association énumère un ensemble de ce qu’elle présente comme des défauts réglementaires du dossier :

- Le financement non garanti
- L’estimation globale du projet incomplète ni réaliste
- La rentabilité du projet non assurée
- Le rapport Duron/Commission 21
- La multiplicité des scénarios soumis à l’enquête
- La fréquentation de la ligne
- Le prix du billet
- Le report modal sur l’avion ou la voiture
- Le temps de trajet
- L’impact sur la ligne POLT
- Le dépassement du délai légal de 5 ans.

A ces différentes thématiques, le Maître d’ouvrage souhaite apporter les précisions suivantes :

Concernant le financement, l’association mentionne des membres qui se seraient retirés du Comité des Financeurs. Pour plus de précision, le Conseil Général de la Creuse ne fait pas partie du Comité des Financeurs des études. Quant aux autres collectivités citées, elles ne se sont pas retirées.

Le Maître d’ouvrage rappelle également qu’il ne lui appartient pas de commenter les politiques de dépenses publiques en matière de transport. RFF met en œuvre les politiques de l’Etat en matière de transport et amène les éléments d’analyse et d’éclairage attendus par le gouvernement.

A ce jour, la liste des collectivités participantes et leur montant de participation ne sont pas connus, ce qui n’est pas anormal au stade actuel du projet. A titre d’exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux s’est bouclé bien plus de 18 mois après l’enquête publique de la seconde tranche étudiée Tours-Angoulême.

Concernant la multiplicité des scénarios, la décision ministérielle du 25 mars 2013 précise que le scénario de base du dossier d’enquête publique est fondé sur le maintien du niveau actuel des dessertes assurées par le POLT, soit 11 services par sens et par jour. C’est dans un souci de bonne information du public, que les 2 scénarios dits « 7 services par sens et par jour et 4 services par sens et par jour sur le POLT » ont été présentés dans le dossier d’enquête afin d’apporter à la connaissance du public tous les éléments informations utiles pour apprécier l’impact et l’intérêt socio-économique du projet de nouvelle LGV.

Conformément à la loi, le délai de 5 ans étant dépassé depuis le débat public, RFF a saisi la CNDP pour lui demander si un nouveau débat public était nécessaire avant tout lancement de l’enquête publique et la CNDP a statué qu’il n’en était pas nécessaire. Pour plus de détail, il convient de se reporter à la partie 1.1 du présent document. Il est également rappelé que la décision ministérielle du 25 mars 2013, présente en pièce C du dossier d’enquête, demandait à ce que l’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique soit lancée avant la fin du premier semestre 2013, tout en rappelant que comme les autres opérations figurant au projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l’automne 2011, la LGV Poitiers-Limoges était soumise à l’examen de

la Commission « Mobilité 21 » dont les conclusions des travaux étaient attendues d'ici la fin du mois de juin 2013.

Concernant le bruit, l'impact des 3 scénarios POLT sur le bruit, ainsi que plus généralement les impacts indirects sur les lignes adjacentes au projet, est traité dans le mémoire complémentaire (pièce H). Il est montré que pour la portion entre Le Palais-sur-Vienne et Limoges (où se situe la maison de retraite citée par l'association), il n'y a pas de modification significative des niveaux de bruit (+0,3 à -1,0 dB(A) selon le scénario de desserte sur POLT).

Réseau Ferré de France, en accord avec le Préfet coordonnateur du projet, a organisé une dernière vague de réunions en commune en février-mars 2013 pour présenter le projet qui serait soumis à enquête, présenter les apports de la concertation dans la définition du projet et expliquer les raisons pour lesquelles certaines demandes formulées pendant la concertation n'avaient pas été prises en compte, et informer sur les modalités de participation à l'enquête publique à venir. L'ensemble des habitants des communes touchées par le projet a été informé par voie de presse et/ou par distribution de tracts toutes boîtes aux lettres. Les réunions ont été intégralement enregistrées (enregistrements audio uniquement). Les enregistrements ont été transmis aux communes qui en ont fait la demande et enregistrements et scripts ont été remis à la commission d'enquête à titre d'information. En aucun cas ces enregistrements n'ont été intégrés au dossier d'enquête publique.

L'association remet également en question la charte de « Co-construction ». Sur les observations relatives à la concertation et la « co-construction », RFF rappelle que dans le cadre des études de la LGV Poitiers-Limoges, et conformément au courrier ministériel du 12 avril 2007, une concertation a été mise en place sous l'égide du Préfet du Limousin, qui comprenait à la fois des ateliers thématiques et une concertation locale avec les communes et les riverains potentiellement concernés par le projet. Un garant a également été nommé pour veiller au bon déroulement de cette concertation. Cette concertation a été jugée conforme aux objectifs prévus, comme le souligne les décisions du comité des financeurs et les différents rapports du garant. Par ailleurs, de très nombreuses réunions locales ont eu lieu (riverains, organismes professionnels, collectivités...). La pièce « Bilan de la concertation du dossier d'enquête » en témoigne.

L'association s'interroge sur le « monopole des expertises » que RFF se serait autorisé. RFF précise que lors des ateliers thématiques tout membre pouvait faire appel à un tiers expert. Des expertises tierces ont en outre eu lieu sur le projet notamment sur les études socio-économiques à la demande de certaines collectivités.

B- La loyauté discutable du dossier

Dans une seconde partie, l'association argumente sur « la loyauté discutable du dossier » à travers :

- l'étendu de la zone de chalandise et les résultats de trafic
- le caractère « *hypothétique et extravagant* » des résultats trafics

La zone de chalandise de la LGV Poitiers-Limoges ne se cantonne pas aux agglomérations de Limoges, Poitiers mais comprend un « cœur de cible » à savoir les départements de la Haute Vienne, Corrèze et Lot qui seront desservis directement par des missions à Limoges, Brive et Cahors et d'une zone de chalandise plus éloignée pour laquelle l'accès au réseau grande vitesse nécessite une correspondance TER ou un rabattement VP. Cela comprend le Cantal, l'Aveyron, la Dordogne et la Creuse.

L'étude d'une zone de chalandise large ne conduit pas à exagérer les trafics évalués. Les modèles utilisés intègrent bien les paramètres liés au temps de parcours et ruptures de charges qui limitent les trajets intéressés par des origines-destinations éloignées.

Concernant la véracité des chiffres, une expertise a été mandatée par les collectivités dont les conclusions n'ont pas relevé de surestimations des résultats et ont validés la méthodologie proposée par RFF.

Le Conseil Général de la Dordogne, du Cantal, du Lot et l'Association des Maires de la Creuse font partie du Comité de Pilotage et ont à ce titre accès à l'ensemble des études du projet. La Lozère ne fait pas partie de la zone d'influence du projet mais peut par son attrait touristique attirer des voyageurs dont le trajet terminal s'effectue en TER.

C- Les insuffisances et lacunes du dossier au plan environnemental

Les espèces et espaces :

L'association estime que la liste des espèces animales concernées par le projet est incomplète et le nombre de passages prévus pour la grande faune insuffisant. RFF précise que la zone d'étude a fait l'objet d'inventaires floristiques et faunistiques depuis 2009. L'ensemble des groupes faunistiques a été étudié et les espèces présentant des enjeux patrimoniaux ont été systématiquement recherchées. Les passages grande faune ont été déterminés sur la base de ces inventaires de terrain (supérieurs à 3 ans) et de l'étude trame verte et bleue. Ce processus permet de prendre en compte tant l'aspect espèces, qu'habitats d'espèces, comme cela a été expliqué dans le mémoire complémentaire.

L'association estime que les mesures de rétablissement et de compensation des emprises de foncier, de terres agricoles et forestières, ne sont pas garanties. Des précisions sont apportées sur ce point dans le thème Agriculture / Sylviculture dans la partie 1.1 en début de document

RFF confirme que les obligations relatives aux autorisations Loi sur l'eau et les dérogations pour les espèces protégées animales et végétales, ainsi que l'identification précise de toutes les zones humides sur le parcours, auront lieu dans les étapes ultérieures, postérieures à la DUP.

Ensemble Le Palais Autrement précise que les mesures compensatoires évoquées n'incluent pas le cumul des impacts des 7 projets connexes. Les sept projets cités sont pris en compte dans le cadre réglementaire de l'article L122-3 du code de l'environnement qui prévoit que l'étude d'impact d'un projet sur l'environnement comprenne « (...) l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus (...) ». Sur les 7 projets recensés par RFF, seuls trois projets sont concernés au sens réglementaire et il a été relevé qu'il n'y avait pas d'interaction avec le projet de LGV.

Selon l'association, 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. Des précisions sont apportées dans la pièce E4 du dossier, parties 2.3 et 3.4.

L'association évoque également l'augmentation du bruit et du trafic sur la ligne SEA entre Poitiers et Paris, la saturation de trafic de la gare Montparnasse, ainsi que le report des usagers du POLT sur la voiture, qui ne seraient pas traités dans le dossier. RFF précise que des éléments de réponse ont été apportés dans le mémoire complémentaire (pièce H). Concernant la saturation en gare de Paris-Montparnasse, des études ont été menées pour éviter la saturation de cette gare à l'horizon de mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique Tours Bordeaux et la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Ces deux projets sont ceux qui entraîneront l'essentiel de l'accroissement des circulations depuis et vers Paris-Montparnasse. La mise en œuvre du nouveau système de signalisation ERTMS et le couplage à Poitiers des rames TAGV en provenance de Limoges et du sud-ouest permet d'éviter également tout risque de saturation de la LN2, Paris-Sud-Ouest.

Ensemble le Palais Autrement faisant référence à l'avis de l'Autorité environnementale mentionne le coût d'opportunité des fonds publics et des impacts environnementaux qui ne sont pas pris en

compte, ni certains impacts indirects sur la fragmentation des territoires et les activités humaines. RFF précise que la méthode d'évaluation socio-économique (définie par circulaire) ne monétarise pas ces coûts. Dans le mémoire complémentaire RFF a précisé qu'il n'existe pas à ce jour de méthodologie de monétarisation partagée et validée par la puissance publique.

Pollutions des sols :

L'association s'inquiète des risques liés à la présence des anciennes mines de Vulry, notamment sur les nappes phréatiques ou les eaux superficielles. Afin de prendre en compte les risques techniques (instabilité des terrains et géochimiques), RFF a fait appel au BRGM, qui connaît très bien la problématique de cette zone, pour réaliser les études de ce secteur ainsi qu'à ANTEA spécialisé dans l'hydrogéologie. De nouvelles études plus précises seront réalisées dans les phases ultérieures du projet. Les études et recommandations du BRGM ont été portées au dossier d'enquête en pièce E4, et E5 (santé) : protection en phase chantier, réutilisation sous conditions des matériaux et protection des déblais dans la zone.

Concernant le radon, l'association demande si les emplacements exacts du risque lié aux travaux de déblais et de remblais et aux zones de dépôts, sont tous répertoriés et quelles mesures RFF compte mettre en œuvre.

Deux études spécifiques ont été réalisées concernant le radon, elles ont consistées à évaluer le potentiel radon sur le territoire concerné par le projet, les risques et les mesures éventuelles à prendre. (IRSN et société Pearl basée en Limousin). La partie située en Limousin a en général un potentiel plus important et plus particulièrement de Blond à Chaptelat. Ce potentiel est basé sur une modélisation à partir du type de terrain rencontré et de mesures en uranium (précurseur du radon). La carte de potentiel radon est présentée dans l'état initial de l'étude d'impact. La gestion des terres fera l'objet d'un suivi en phase chantier au fur et à mesure de l'excavation des terres afin de détecter les niveaux d'uranium et gérer, en fonction des niveaux, le réemploi ou non des terres (ceci est expliqué dans la pièce E5).

D- Les incidences pour la commune du Palais-sur-Vienne

L'association signale que le quartier d'Utrillo n'est pas représenté et que la cité CGEP est nommée à tort cité du parc. L'association s'inquiète des risques sur la santé des riverains durant le chantier et après la construction de la ligne et estime que trois sites (maison de retraite Puy Martin, cité CGEP et lotissement des Rivailles) n'ont pas été cités dans l'étude de bruit. Ce point est également soulevé par l'association Barrage environnement. Les précisions pour la cité « CGEP » sont apportées à ce courrier. Concernant le lotissement des Rivailles et la maison de retraite Puy Martin, les études ont montré que l'évolution des trafics entraînera une légère diminution ou augmentation des niveaux de bruit sur la ligne Paris-Toulouse (- 1,5 à + 0,3 dB(A) en fonction des secteurs et des scénarios de desserte sur l'axe POLT). Les circulations induites par le projet de LGV Poitiers-Limoges n'entraînent pas, pour les zones habitées exposées aux infrastructures concernées, une augmentation significative de la contribution sonore de ces infrastructures.

Ensemble Le Palais Autrement s'interroge sur les compensations prévues concernant la dévaluation des biens et les délais de prise en charge. RFF précise qu'à ce jour la dépréciation des biens n'est pas prise en charge car elle est difficilement appréciable. Par ailleurs, des moyens conséquents sont mis en œuvre pour l'insertion de la ligne. Ils permettront de réduire très notablement l'éventuel impact.

Concernant les dommages possibles sur le bâti, l'association demande des précisions notamment concernant l'organisme responsable du constat de l'état du bâti et les zones concernées (rayon). A ce stade du projet l'organisme n'a pas été déterminé, mais RFF précise qu'il devra être indépendant. Il peut ainsi être envisagé de faire appel à un tiers expert, un huissier... La détermination précise des bâtis concernés par ces constats contradictoires aura lieu après la déclaration d'utilité publique, elle sera fonction des zones de risques identifiées (notamment

nécessitant le recours à des explosifs). RFF confirme qu'il prendra en charge les éventuels dommages.

L'association estime que 40,36 ha du territoire communal est sacrifié pour la réalisation de la LGV, dont la forêt d'Anguernaud, et que Limoges n'a pas les impacts de type expropriation, atteinte au patrimoine végétal. Contrairement à ce qui est indiqué par l'association, ce sont 36 ha qui sont concernés par l'emprise du projet (soit 3,5% de la surface communale). Par ailleurs, Limoges est également impactée par le projet, notamment par des expropriations ou la traversée d'un site inscrit (Basse Mazelle).

L'association estime également que la vallée du ruisseau du Palais sera détruite par le projet. Ce point est également soulevé par l'association Barrage environnement. RFF rappelle que des éléments pour la construction tant du viaduc que du mur de la Dépesse (mur cyclopéen constitué de grosses pierres pour des raisons paysagères) sont présents dans le cahier territorial n°7, et que les mesures à prendre y sont décrites notamment pour protéger le ruisseau d'éventuelles pollutions. Concernant les vibrations après mise en service de la ligne, les études réalisées, notamment sur la LGV Paris-Tours, montrent que pour une LGV en exploitation, le risque d'impact des vibrations sur le bâti en phase d'exploitation est a priori faible, des mesures seront réalisées après mise en service (voir plus haut). Concernant les rétablissements de sentiers de randonnée, les chemins inscrits au PDIPR et GR seront rétablis dans leur continuité, ou par une déviation pour laquelle on cherchera à éviter tout allongement de parcours significatif. Les autres chemins sont susceptibles d'évoluer.

L'association s'interroge sur les mesures compensatoires proposées dont aucune ne lui semble proposées sur la commune. Les mesures compensatoires spécifiques aux espèces protégées ont fait l'objet d'un pré dimensionnement et de recherche de sites adaptés pour les accueillir. Effectivement sur ce point particulier aucun site ne correspond à ce stade au Palais-sur-Vienne. Le site du Bouty est proposé (ou sa proximité) et il sera recherché une complémentarité avec les mesures que propose l'agglomération pour la réalisation de la VLN.

L'association s'interroge sur d'autres aspects relatifs aux milieux naturels et zones humides. Concernant les espèces animales protégées, comme cela est précisé dans le dossier, des mesures seront mises en œuvre pour minimiser l'impact des travaux et notamment éviter les périodes propices aux reproductions.

De plus des suivis des populations animales et végétales remarquables présentes sur les sites rencontrés seront réalisés pendant puis après les travaux, afin de s'assurer de l'efficacité des mesures mises en œuvre. Des mesures spécifiques seront mises en place dans les secteurs déboisés et concernant la Loutre. Le détail du suivi fait l'objet d'un chapitre spécifique de la pièce E4. D'autre part un dispositif de management environnemental avec la présence de responsables environnement et visites de contrôle est proposé par RFF.

La Vallée de la Petite Mazelle et la vallée du Ruisseau du Palais sont bien prises en compte dans les impacts sur les zones humides dans le Cahier Territorial n°7 : mise en place d'ouvrages hydrauliques permettant de minimiser la perturbation de l'alimentation des zones humides par les eaux de surface. Pour les zones humides ne pouvant être évitées, les mesures compensatoires consisteront en la création ou en la restauration de zones humides équivalentes, conformément aux dispositions du SDAGE Loire-Bretagne. Au stade actuel des études, les mesures compensatoires sur les zones humides sont proposées sur la base d'une fonctionnalité et d'une qualité équivalentes. Enfin, suite à la Déclaration d'Utilité Publique les modalités de ces mesures compensatoires seront déterminées en concertation avec les différents acteurs concernés et la définition précise des mesures figurera dans le dossier Loi sur l'eau et sera soumise à enquête publique.

Sur les captages d'eau les solutions seront déterminées au cas par cas, le raccordement l'alimentation en eau potable en est une.

L'association s'inquiète des dépôts de matériaux en demandant si les zones prévues au Palais seront suffisantes. Concernant les deux zones de stockage prévues à Anguernaud et La Grande Pièce, RFF précise que les dépôts définitifs de matériaux ont fait l'objet d'une étude quant à leur faisabilité (zones d'exclusion ou sous conditions de dépôts tenant compte des enjeux environnementaux), puis d'échanges notamment avec les exploitants agricoles, qui ont abouti à la définition de secteurs potentiels de dépôt. La quantification exacte des volumes à déposer, tout comme leur localisation précise seront définies au cours des phases d'études ultérieures. A ce stade, les surfaces des zones potentielles définies représentent environ 15% de plus que les besoins de stockage liés au projet. Concernant les zones de stockage temporaires, la même démarche sera adoptée (définition de zones potentielle en prenant en compte les zones d'exclusion, les sites sensibles à éviter).

L'association demande des précisions sur la construction du viaduc : celles-ci sont fournies précédemment (cf ci-dessus). Concernant le délaissé en triangle (entre l'actuelle ligne POLT, le ruisseau et la future LGV) évoqué par l'association, RFF précise qu'il ne s'agit pas d'un délaissé, étant donné que l'accès sous les viaducs sera conservé.

E- Les arguments d'opposition d'ordre général

L'association liste ensuite dans ce dernier point ses arguments d'opposition d'ordre général :

Contexte de l'enquête et participation du public

RFF constate que partisans et opposants au projet se sont mobilisés pour inciter le public à s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique. Cette mobilisation a conduit à démultiplier l'information réglementaire sur la tenue de cette enquête favorisant ainsi la participation. Le nombre d'avis sous forme de lettres-types et pétitions, favorables comme défavorables au projet, reçues par la Commission témoigne sans doute de l'impact de ces actions.

Il n'appartient pas à RFF de se prononcer sur la légitimité des moyens mis en œuvre par les différents acteurs pour développer ces actions de mobilisation.

Les modalités de participation du public ont été précisées à l'article 4 de l'arrêté d'ouverture de l'enquête signé le 30 avril 2013, lequel a fait l'objet, comme tout arrêté préfectoral, d'un affichage en mairie.

S'agissant des réponses apportées par les commissaires enquêteurs aux questions techniques qui ont pu leur être posées, à défaut de connaître les questions et les réponses, RFF ne peut se prononcer.

Dispositions liées au foncier

RFF précise que :

- les aménagements fonciers liés au projet sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général. RFF n'a pas connaissance de l'arrêté du 29 mars 2012 évoqué.
- la procédure d'acquisition foncière agricole d'urgence a été mise en œuvre par les cofinanceurs des études du projet de LGV Poitiers-Limoges pour répondre aux difficultés rencontrées par certains propriétaires pour trouver un acquéreur du fait de la présence du projet alors même qu'ils se trouvaient contraints de vendre leur bien pour des raisons urgentes. Cette procédure ne peut avoir pour effet d'obliger un agriculteur à céder son bien si tel n'est pas son souhait.

PLU

RFF rappelle que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est organisée par le Préfet selon les dispositions du code de l'urbanisme. Si un projet n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU (ou POS, le Préfet en informe la commune (sur la base d'un dossier transmis par le maître d'ouvrage) et la convie à une réunion d'examen conjoint qui a lieu préalablement à

l'enquête. Le procès-verbal de cette réunion est joint au dossier d'enquête. L'enquête publique, dont l'objet porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, se déroule après ces modalités aient été remplies.

C'est la déclaration d'utilité publique du projet qui emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Par ailleurs tout porteur de projet peut demander un retrait de son emplacement réservé.

Acquisitions/ventes de biens

RFF a fourni toutes les informations disponibles aux notaires et agences immobilières qui en ont fait la demande (plans du tracé). De plus, RFF était destinataire des demandes de certificats d'urbanisme ou de permis de construire adressés aux DDT et a préconisé à chaque fois de rappeler au demandeur la présence du projet.

Le vendeur et son notaire ont une obligation d'information de l'acheteur.

RFF ne peut être tenu responsable des éventuelles décisions de cessions anticipées prises par les propriétaires de biens susceptibles de faire l'objet d'une acquisition pour la réalisation du projet. En l'absence de déclaration d'utilité publique qui autoriserait l'expropriation des biens nécessitant une acquisition, les propriétaires restent souverains dans la gestion de leurs biens.

Indemnisation de préjudices

La réglementation ne prévoit pas d'indemnisation pour des préjudices qui ne seraient pas avérés.

Coût du projet

Le coût du projet est évalué à environ 1,6 Milliards d'euros aux conditions économiques de 2011 et intègre l'ensemble des études en phases amont, les études post-DUP et direction de travaux, les montants alloués à la libération des emprises et réaménagements fonciers, le Génie Civil proprement dit et les équipements ferroviaires comme cela est détaillé dans la pièce C du dossier d'enquête. Les compléments d'études demandés par l'Autorité Environnementale sont donc budgétés dans les 1,6 milliard d'euros.

« 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 » ne sont en effet pas pris en compte étant indépendant du projet Poitiers-Limoges.

Concernant les discussions sur le montage financier pour la réalisation du projet, ces dernières n'ont pas commencées et se tiennent ordinairement après l'enquête publique. A titre d'exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux s'est bouclé bien plus de 18 mois après l'enquête publique de la seconde tranche étudiée : Tours Angoulême.

Les principales options majeures de réalisation (financement sur fonds publics ou PPP, sous délégation de service public ou contrat de partenariat) sont cependant encore envisageables.

L'association affirme que le projet de LGV Poitiers-Limoges ne servirait pas les intérêts nationaux de Limoges. Pour rappel, c'est à l'issue du Débat Public en 2006, qu'un consensus a émergé en Haute-Vienne et en Vienne sur la nécessité du projet de Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges pour :

- relier Limoges à Paris et l'Île-de-France en moins de 2 heures
- améliorer l'ouverture vers la façade atlantique
- raccorder les territoires du Centre-Ouest aux réseaux national et européen de la grande vitesse par un accès direct.

objectifs auxquels l'axe POLT ne peut répondre complètement.

De même, l'enquête publique sur le projet de LGV Poitiers-Limoges n'a pas pour objet d'apprécier l'utilité de du projet de LGV POCL qui, pour rappel, poursuit d'autres objectifs fonctionnels propres qui ont été confirmés par un débat public en 2012. Il ne répond pas aux souhaits des élus de la Vienne et Haute Vienne de voir le Limousin se rapprocher de Poitiers et de la façade atlantique.

L'association déclare que le projet ne correspondrait également plus aux exigences contextuelles. Il n'appartient bien sûr pas à RFF de commenter les politiques de dépenses publiques en matière de transport. RFF met en œuvre les politiques de l'Etat en matière de transport et amène les éléments d'analyse et d'éclairage attendus par le gouvernement.

L'association indique également que « *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* ».

Le Maître d'Ouvrage souhaite mettre en relation les résultats de cette analyse et le positionnement de nombreux acteurs socio-économiques majeurs des territoires qui sont à l'inverse positionnés en faveur du projet notamment en raison des opportunités que le projet offre en matière d'aménagement et de développement du territoire, et de maintien ou de création d'emplois. Une liste de ces contributeurs est rappelée dans la partie 1.1 de ce document concernant l'impact du projet sur l'aménagement du territoire. De même, RFF précise que contrairement aux contributeurs précédemment cités, des partis politiques tels que : le Groupe L.E. (Limoges Ecologie), E.E.L.V (Europe Ecologie, les Verts) du conseil municipal de la ville de Limoges, le Parti Radical de Gauche, Fédération de la Haute-Vienne, soulignent la nécessité pour le Limousin d'être relié à la grande vitesse ferroviaire afin de permettre des déplacements plus rapides, plus confortables, et rappellent que la LGV Poitiers-Limoges est pour eux la meilleure solution. Enfin, RFF précise que la Creuse ne compte que 260 communes, et non 360 comme indiqué par erreur dans le courrier de l'association.

Concernant les pays qui auraient renoncé à la grande vitesse, notamment l'Allemagne citée par l'association, RFF tient à préciser que la situation des réseaux ferrés français et allemands n'est pas comparable : contrairement à la France, l'Allemagne est un pays multipolaire et dense. Il n'est pas nécessaire de rouler à 320 km/h pour rejoindre les différentes gares desservies. La construction actuelle en France de nouvelles lignes à grande vitesse exploitées à 320 km/h (LGV SEA, LGV BPL, LGV Est Européenne 2^e phase) montre bien que la situation française est différente.

Le TGV Paris-Lille a une vitesse d'exploitation de 300 km/h, et non 250. Il y a confusion entre vitesse d'exploitation et vitesse moyenne issue du temps de parcours commercial (qui prend en compte des marges d'exploitation, voir le chapitre relatif aux temps de parcours de la partie 1.1 et son annexe en fin de document).

RFF souligne enfin la confusion faite entre le coût du projet de 1,6 milliard d'euros (janvier 2011) et le montant pris en compte dans l'évaluation économiques de 2,2 Milliards d'€ aux conditions économiques de 2009 mais actualisés en 2019. Ce montant correspond aux 1,6 milliards auxquels sont appliqués différents coefficients multiplicateurs explicités dans la partie 1.1 du présent document.

Association Iteuil Autrement :

Dans son courrier annexé au registre de la préfecture de Limoges et enregistré sous le n° 1095

L'association expose sa vision du développement dans les années à venir du réseau ferroviaire au plan régional, interrégional et européen. RFF souhaite apporter quelques éléments de précision sur certains des points évoqués :

La suggestion de mettre en œuvre de matériel plus performant sur les lignes TER n'est pertinente que lorsque l'infrastructure permet une vitesse plus importante que celle des TER actuels (160 km/h). Dans le cas de la ligne classique Poitiers-Limoges, la mise en service d'un « TER-HV » ne permettrait pas d'atteindre un temps de parcours de 45 minutes : le §2.1 de la pièce C du dossier d'enquête (ou le §1.1 de la pièce E3) montre bien que la mise en œuvre de matériel plus performant sur cette ligne, tel un TGV, ne permettrait qu'un temps de parcours de 1h23 (un temps de parcours minimum de 1h11 n'est quant à lui atteint que si des travaux importants de rectification de tracé ou de shunts d'agglomération sont effectués). Par ailleurs, la réserve de capacité de la ligne existante est limitée et des travaux d'amélioration coûteux sont rapidement nécessaires si l'on veut l'améliorer.

Quant au temps de parcours de 2h30 entre Paris et Limoges via la ligne POLT, ce dernier n'est pas atteignable par la simple mise en service de matériel circulables à 220 km/h (*voir partie 1.1 pour plus de précision*), sans gros travaux d'infrastructure sur les voies, création de sections de ligne nouvelle à grande vitesse ou de shunt tels qu'expliqué dans le dossier d'enquête.

Association Urgence Paris-Orléans-Limoges-Toulouse :

Dans son courrier annexé au registre de la préfecture de Limoges et enregistré sous le n° 811

Le Maître d'Ouvrage rappelle que, conformément à la décision ministérielle du 25 mars 2013, « l'enquête publique sur ce projet n'a pas pour objet d'apprécier l'utilité de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) dont la fonction majeure est de desservir les départements situés le long de cet axe et de participer ainsi au désenclavement des territoires du Massif central. »

De même, RFF amène des éléments d'analyse et d'éclairage des décisions aux partenaires et ne peut en aucun cas décider des stratégies d'axe qui relèvent de décisions des autorités organisatrices concernées : Etat et régions.

Ces décisions ne peuvent être anticipées avec certitude à un horizon aussi lointain que celui de la mise en service : 2020, et au-delà, pourquoi différentes hypothèses ont été testées en faisant varier le nombre de desserte et les capacités de transports des trains, après mise en service de la LGV. Les résultats des études sont présentés comme prévu dans la décision ministérielle du 25 mars 2013 dans le dossier.

RFF conduit depuis quelques années un effort considérable de modernisation qui conduira un investissement de 460 millions d'euros en douze ans et à échéance de 2016.

On est bien dans ces conditions aux antipodes d'un abandon de cet axe.

Le projet LGV Poitiers Limoges s'appuie sur cet axe, les services qu'il permet empruntant directement de longues sections de l'infrastructure, et la diffusion de ses trafics se faisant par des services plus locaux (TER pour l'essentiel) utilisant aussi cet axe.

Il est bien sûr indispensable de veiller à ne pas déstructurer voire remettre en cause les services de transport ferroviaires dont ont besoin les vastes territoires irrigués par l'axe Paris Orléans Limoges Toulouse. Cela vaut bien sûr pour la LGV Poitiers Limoges, mais aussi pour La LGV Bordeaux Toulouse, tout comme la LGV POCL. Chacun de ces projets à un effet propre qui se superpose aux dynamiques propres d'évolution actuelle de l'axe.

RFF est convaincu de l'utilité de poursuivre des études et d'alimenter une réflexion plus globale sur l'axe, pour bien identifier les besoins et les services nécessaires.

Collectif « NON à la LGV Poitiers-Limoges » :

Participation du collectif (n° 6) sur le registre de Vivonne

RFF souhaite apporter les observations suivantes aux thèmes évoqués par le collectif

1 - Financement du projet :

Le « coût à la signature » de la LGV SEA n'a jamais été de 4 500 millions d'euros. Pour rappel, l'estimation de la simple section Tours-Angoulême de la LGV SEA s'élevait déjà dans son dossier d'enquête à la somme de 3 402 millions d'euros aux conditions économiques de 2006.

De nombreux amalgames sont faits entre périmètre de la concession, périmètre de la convention de financement, coût des travaux et subvention de la concession, sans oublier les difficultés de compréhension entre euros courants et euros constants.

Le chiffre de 4 500 M€ annoncé par le collectif est proche de celui correspondant à la subvention de la concession **en euros constants** (participations RFF, Etat et collectivités), auquel il faut ajouter la participation du concessionnaire.

Le chiffre de 8 000 millions d'euros, quant à lui, pourrait approximativement correspondre au montant total du financement du projet en euros **courants** (7,8 milliards exactement, inflation estimée sur la période de réalisation comprise), dont près de la moitié d'apports du concessionnaire LISEA.

RFF précise que les montants d'investissement en infrastructure intégrés dans le calcul de rentabilité socio-économique de la LGV Poitiers-Limoges intègrent deux éléments couramment observés dans l'évaluation des coûts de construction :

- Les sommes à valoir (SAV)
- Les provisions pour risques (PR)

Les SAV sont représentatives de l'imprécision de « mesure » liée au niveau de planification associé aux études de coûts réalisées. Ainsi, les estimations intègrent un taux d'incertitude lié à la connaissance partielle des caractéristiques détaillées des différents composants prenant part à la construction de la ligne (cubatures de déblais / remblais, longueur des ouvrages d'art....).

Les PR concernent l'ensemble des risques, identifiés ou non, qui peuvent impacter les coûts de construction de la ligne. Elles se définissent comme une réserve calculée en fonction des risques identifiés ou non à prendre en compte suivant la nature de l'opération (ex : risques liés aux ouvrages, aux travaux, au besoin et au programme, risques réglementaires, environnementaux, organisationnels, etc).

L'Autorité environnementale s'est interrogée sur les données prises sur les zones inondables et a demandé une caractérisation plus poussée sur les zones humides. RFF a répondu à ces points dans le mémoire complémentaire pièce H du dossier d'enquête. A ce stade cela ne remet pas en cause les ouvrages proposés.

RFF met en œuvre les politiques de transport décidées par l'Etat. Il amène des éléments d'analyse et d'éclairage attendus par le gouvernement. Il n'appartient pas à RFF de commenter les politiques de l'Etat en matière de transport.

RFF précise que les discussions pour le montage financier n'ont pas commencé et se tiennent ordinairement après l'enquête publique. A titre d'exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours

et Bordeaux s'est bouclé bien plus de 18 mois après l'enquête publique de la seconde tranche étudiée : Tours-Angoulême.

2 -Effets économiques du projet :

La réalisation du barreau de ligne nouvelle permet la mise en place de services qui vont bien au-delà du périmètre physique de 112 kilomètres, rappelé, de la ligne nouvelle. Comme cela est indiqué dans les études de trafics les flux de passagers concernés par ces services font par exemple à 77% des déplacements Limousin vers l'Île de France et pour 4 % des déplacements Limousin vers nord ou est de la France avec des déplacements de plus de 550/600 kilomètres.

Le collectif se réfère au dossier d'étape 2 d'octobre 2010 dans sa partie « évaluation socio-économique » et mentionne que « *les cadres des fonctions métropolitaines représentent les activités principales génératrices de déplacements voyageurs* », or cette phrase est suivie, dans ce document, d'un complément explicatif : « *La concentration de ces emplois au sein des deux principaux pôles de l'aire d'étude que sont Limoges et Poitiers souligne l'enjeu d'une offre de transport d'abord développée sur ces deux agglomérations* »

Des éléments détaillés d'information sont présents dans l'item général sur l'impact du projet sur l'aménagement du territoire dans la partie 1.1 du document. Le chantier a lui-même un effet direct sur le territoire concerné en matière d'emploi qui doit être rappelé (pièce F du dossier d'enquête).

Effets du projet en terme d'aménagement du territoire :

RFF précise qu'à l'issue du Débat Public en 2006, un consensus a émergé en Haute-Vienne et en Vienne sur la nécessité du projet de Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges pour :

- relier Limoges à Paris et l'Île-de-France en moins de 2 heures
- améliorer l'ouverture vers la façade atlantique
- raccorder les territoires du Centre-Ouest aux réseaux national et européen de la grande vitesse par un accès direct.

objectifs auxquels l'axe POLT et la liaison TER ne peuvent répondre complètement.

Le Maître d'ouvrage rappelle que dans la décision ministérielle du 25 mars 2013, le Ministre des Transports, de la Mer et la Pêche précise que « *le scénario de base du dossier d'enquête publique sera fondé sur le maintien du niveau actuel des dessertes assurées par le POLT, soit 11 services par sens et par jour* ». Le dossier d'enquête présente donc 3 scénarios : le 11, 7 et 4 AR/jour sur le POLT et pas uniquement un scénario 4 AR/jour.

L'incidence des trafics générés par la LGV Poitiers-Limoges sur la capacité du réseau existant a été regardée dans le cadre des études et sera très limitée. RFF tient à rappeler que le projet ne prévoit qu'un TAGV par heure et par sens. De plus, à l'horizon de mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux sera déjà mise en service et les TAGV sans arrêt à Poitiers ne passeront donc plus par cette gare (contrairement à la situation actuelle).

RFF précise également que le temps de parcours entre Limoges et Paris de 2h03 vaut pour les 11 AR/jour avec arrêt à Poitiers. Par comparaison, les temps de parcours sur la ligne POLT sont d'un peu plus de 3 heures. Ce sujet des temps de parcours affichés est traité plus en détail dans la partie 1.1 du document.

Le chapitre 2.1 de la pièce C (ou le chapitre 1.1 de la pièce E3) montre qu'une ligne TER Poitiers-Limoges aménagée, même en investissant le même montant que pour le projet de LGV Poitiers-Limoges, ne permet pas d'avoir le même temps de trajet (trajet Poitiers-Limoges en 1h11 contre 35

minutes pour la LGV). De plus, les impacts environnementaux seraient finalement plus importants pour la ligne TER aménagée, compte tenu des rectifications de tracés dans des secteurs qui ont une très forte sensibilité environnementale tant pour les milieux naturels que pour le cadre de vie et l'activité humaine du fait de la présence de nombreux bourg « sur » la ligne.

Enfin, RFF précise que la LGV Poitiers-Limoges ne sacrifie en rien les services TER et les dessertes sur l'axe POLT. L'arrivée d'un tel projet sera l'occasion pour les Régions de réorganiser le réseau régional, afin de mieux optimiser les temps de correspondances entre trains régionaux et trains rapides et ainsi conduire à une augmentation de la fréquentation et du nombre de trains. Le rapport de la Commission Mobilité 21 et les orientations du gouvernement confirment l'urgence et la pertinence de la poursuite de l'effort de modernisation de la ligne, y compris les matériels roulants.

3 –L'évaluation environnementale du projet :

La délimitation des zones humides a été réalisée sur la base des inventaires de terrain et du SAGE de la Vienne. Le mémoire complémentaire de RFF, pièce H du dossier d'enquête précise cette méthodologie.

4 - Le projet contribue-t-il à la transition écologique et énergétique ?

Le bilan carbone a été établi par RFF conformément aux recommandations de l'ADEME.

Le bilan confirme que l'on peut accroître la mobilité et la qualité des déplacements sans accroître le bilan carbone pour le centre ouest de la France. Ces territoires en ont bien identifié le besoin, pour leur permettre de ne pas rester à l'écart du développement des autres territoires déjà fortement équipés de moyens de transports rapides et efficaces.

5 - Quelle évaluation socio-économique ? Quelle rentabilité ?

RFF rappelle que les méthodologies mises en œuvre pour élaborer les études de trafic et les bilans socio-économiques sont encadrées par des instructions ministérielles (*l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport du 3 octobre 1995, révisée par celle du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005, le projet d'instruction relative aux méthodes d'évaluation socio-économique des projets ferroviaires, dans sa version de janvier 2008, le projet d'instruction relative aux méthodes d'évaluation socio-économique des projets routiers interurbains, dans sa version de mai 2007*) .

Les hypothèses faites par l'association et les calculs par trop simplificateurs ne peuvent étayer une quelconque démonstration.

5- Le point de vue des citoyens et habitants :

L'association énumère différentes craintes concernant les impacts du projet. RFF tient à souligner que le principe « Eviter, réduire, et en dernier recours compenser » a été poursuivi sur ce projet. La pièce E et les cahiers territoriaux présentent l'ensemble des mesures que RFF a prévu.

La phase travaux suscite d'autant plus d'interrogations de la part des riverains qu'à ce stade les impacts exacts ne sont pas définis dans la mesure où les entreprises, et a fortiori l'organisation de chantier qu'elles proposeront, ne sont pas aujourd'hui connues. Dans la pièce E4 du dossier d'enquête, le chapitre 12 s'attache toutefois à préciser les impacts potentiels des travaux et, le cas échéant, les dispositions réglementaires visant à les réduire, ainsi que les dispositions que le maître d'ouvrage prévoit de prendre en complément de ces dispositions réglementaires (prescriptions particulières dans les cahiers des charges des entreprises, contrôle et suivi des Plans d'Assurance Environnement établis par les entreprises adjudicataires).

Les itinéraires de passage des camions et engins de chantier seront établis en concertation avec les gestionnaires de voiries avant le démarrage des travaux. Lors de la définition de ces itinéraires, l'utilisation des pistes de chantier sera privilégiée.

Des prescriptions techniques destinées à réduire l'impact sonore des chantiers seront introduites dans les dossiers de consultation des entreprises et contractualisées avec les entreprises adjudicataires. Par ailleurs, conformément à ce qui est prévu par la réglementation, des dossiers « bruit de chantier » seront élaborés avant le démarrage des travaux et transmis aux préfets des départements et aux maires des communes concernés un mois au moins avant le démarrage du chantier.

Majoritairement les zones de dépôts seront proposées en restitution agricole.

Concernant la perte de valeur des biens immobiliers, RFF précise qu'à ce jour la dépréciation des biens n'est pas prise en charge car elle est difficilement appréciable. Des moyens conséquents sont mis en œuvre par RFF pour favoriser une insertion satisfaisante de la ligne dans son environnement. Ils permettront de réduire très notablement l'éventuel impact. Aucune protection anti-bruit n'est requise réglementairement pour la LGV, les seuls aménagements présentés sont des modelés paysagés, cadre de vie ou de sécurité qui peuvent contribuer à réduire les niveaux de bruit même si ce n'est pas leur fonction première.

Impact socio-économique :

RFF précise que les pertes de revenus avérés pour les activités économiques devront faire l'objet d'indemnisations.

Vigilance Peyrilhac 87

RFF souhaite apporter les éléments de réponse suivants aux observations numérotées de l'association Vigilance Peyrilhac 87 :

Remarques générales

1. Le Maître d'Ouvrage rappelle que la mise en place du projet de LGV Poitiers-Limoges ne supprime pas la totalité de la demande sur les dessertes grande ligne sur la ligne classique POLT. Le projet a vocation à prendre en charge les voyageurs longue distance intéressés par le service apporté. Il y a des voyageurs existants qui se reportent sur les services nouveaux, et des voyageurs détournés de la route et de l'avion ainsi que de nouveaux voyageurs décidés par l'amélioration des performances proposées. Une partie du volume de voyageurs reste intéressée par les dessertes proposées sur la ligne classique. Ce volume varie notamment en fonction du niveau de service qui y sera conservé. Il peut s'agir de voyageurs sur des Origines-Destinations (OD) pour lesquelles les temps de parcours ne sont pas significativement améliorés voire sont supérieurs via la LGV. C'est par exemple le cas des OD Indre, Cher vers l'Île de France.

Une évolution de l'offre sur l'axe existant pour adapter l'offre à la demande de transport apparaît inévitable, c'est pourquoi différentes hypothèses ont été testées en faisant varier le nombre de desserte et les capacités de transports des trains, après mise en service de la LGV. Les résultats des études sont présentés dans le dossier.

Cependant l'offre sur cet axe relève de décisions des autorités organisatrices concernées : Etat et régions. Ces décisions qui ne sont pas du ressort de RFF ne peuvent être anticipées avec certitude à un horizon aussi lointain que celui de la mise en service : 2020, et au-delà.

En outre, la décision ministérielle du 25 mars 2013, a précisé « *l'enquête publique sur ce projet n'a pas pour objet d'apprécier l'utilité de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) dont la fonction majeure est de desservir les départements situés le long de cet axe et de participer ainsi au désenclavement des territoires du Massif central.* »

Les méthodes et les résultats des études ont été présentés aux partenaires, présentés en ateliers, objets de vérifications et même d'un audit à l'initiative de certains partenaires.

Des éléments complémentaires sont également présents dans l'item général sur le devenir de l'axe POLT dans la partie 1.1 du document.

Les bilans LOTI visent entre autre à fournir un retour d'expérience et à améliorer les méthodes d'évaluation a priori des projets notamment sur l'évaluation socio-économique et bilan pour la collectivité (coûts, qualité de service, trafics, recettes, TRI).

Les bilans LOTI publiés jusqu'à aujourd'hui ont concerné les premières LGV étudiées et réalisées (LGV Nord, Interconnexion, LGV Rhône-Alpes, LGV Méditerranée). A l'exception de la LGV Paris-Lyon, les trafics observés à la mise en service sont en effet inférieurs aux prévisions, principalement en raison d'une mauvaise estimation de la croissance générale du trafic mais aussi de l'impact de la concurrence modale et de la modification de la tarification. L'écart est important sur les premiers projets (-24% à -68%) mais on observe une amélioration progressive sur les projets suivants (-10% sur la LGV Méditerranée).

Fort du retour d'expérience de ces bilans de LGV, RFF a fait progresser les méthodes de prises de décision relatives aux projets de LGV, en particulier les évaluations préalables.

En outre, le Maître d'Ouvrage précise que les méthodologies mises en œuvres pour élaborer les études de trafic et les bilans socio-économiques sont encadrées par des instructions ministérielles (*l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport du 3 octobre 1995, révisée par celle du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005, le projet d'instruction relative aux méthodes d'évaluation socio-économique des projets ferroviaires, dans sa version de janvier 2008, le projet d'instruction relative aux méthodes d'évaluation socio-économique des projets routiers interurbains, dans sa version de mai 2007*) et reposent sur des hypothèses macroéconomiques communes à l'ensemble des grands projets d'infrastructure linéaire provenant du Ministère des Transports Français et de la Commission Européenne et ce afin d'assurer la cohérence des prévisions.

Enfin, le Maître d'Ouvrage rappelle qu'une mission d'expertise a été mandatée par les collectivités dont les conclusions n'ont pas relevé de surestimations des résultats et ont validé la méthodologie proposée par RFF.

L'association demande à ce que les deux scénarios d'études complémentaires concernant la desserte sur l'axe POLT ne figurent pas dans le dossier d'enquête. RFF souligne que c'est dans un souci de bonne information du public, et conformément à la décision ministérielle que ces 2 scénarios dits « 7 services par sens et par jour et 4 services par sens et par jour sur le POLT » ont été présentés dans le dossier d'enquête afin d'apporter à la connaissance du public tous les éléments informations utiles pour apprécier l'impact et l'intérêt socio-économique du projet de nouvelle LGV.

2. Le Maître d'Ouvrage rappelle que conformément à l'approbation ministérielle de février 2012, les études socio-économiques ont été approfondies tout au long de l'année 2012 et ont abouti à l'élaboration de différents scénarios présentés dans le dossier d'enquête final.

L'association indique que la mise à 2x2 voies de la RN147 de Bellac à Limoges et l'autoroute Bessuire-La Souterraine rentrent, selon elle, en concurrence avec la LGV Poitiers-Limoges. RFF précise que les grands projets d'aménagement routier pris en compte dans les études de trafic en situation de référence portent essentiellement sur un renforcement des grandes liaisons transversales tel que la réalisation de la Route Centre Europe Atlantique dont le projet de mise à 2x2 voies de la RN 149 et de la RN 249 entre Parthenay, Bressuire et le Maine-et-Loire.

Au niveau plus local les projets d'aménagements périurbains portent sur la RN 147 entre Lhommaizé et Lussac-les-Châteaux, et la sortie est de Poitiers au nord de Mignaloux-Beauvoir.

Dès lors ces deux projets répondent à des logiques de déplacements différentes (flux transverses et flux domicile-travail) de celles de la LGV qui répond à des logiques de déplacements longues distances de 500-600 kilomètres vers le Nord de l'Europe et la péninsule ibérique, et vers la façade Atlantique.

Un test de sensibilité, effectué dans le cadre des études de trafic, vient corroborer l'absence d'impact sur la clientèle LGV d'une mise à 2 x 2 voies de la RN147, les logiques sont donc bien différentes.

Les projets cités répondent à des logiques de déplacements différents. Néanmoins, il faut voir dans l'initiative très intéressante envisagée (correspondance autocar à la gare de Mignaloux-Nouillé), un moyen de favoriser l'inter modalité en utilisant les gares de centre-ville et avec un rabattement en TER vers la desserte LGV de s'appuyer sur les transports urbains ou péri-urbains.

3. Comme cela est mentionné ci-avant, une expertise a été mandatée par les collectivités dont les conclusions n'ont pas relevé de surestimations des résultats des études socio-économiques et ont validé la méthodologie proposée par RFF.

L'association se pose des questions sur les temps de parcours. RFF précise que les temps de parcours annoncés dans le dossier ont été calculés comme tous les autres temps de parcours sur le réseau ferré national, c'est à dire en intégrant les mêmes marges de régularité que dans le calcul du temps de parcours commercial pour un train circulant sur le réseau classique ou le réseau à grande vitesse.

Le « temps de parcours commercial » est le temps de parcours affiché sur une liaison donnée. De ce temps de parcours commercial découlent les horaires des trains affichés en gare ou dans les fiches horaires. Il intègre des « marges de régularité » qui permettent de respecter le temps affiché en dépit d'éventuels aléas rencontrés lors des voyages (ex : temps d'arrêt plus long en gare, difficultés de trafic, incidents divers, etc.). Il est donc supérieur au temps de parcours théorique calculé à partir des vitesses maximales autorisées par les caractéristiques géométriques de la voie et par le type de matériel utilisé.

Concernant la saturation en gare de Paris-Montparnasse, des études ont été menées pour éviter la saturation de cette gare à l'horizon de mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique Tours Bordeaux et la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Ces deux projets sont ceux qui entraîneront l'essentiel de l'accroissement des circulations depuis et vers Paris-Montparnasse. La mise en œuvre du nouveau système de signalisation ERTMS niveau 2 et le couplage à Poitiers des rames TAGV en provenance de Limoges et du sud-ouest permet d'éviter également tout risque de saturation.

Le Maître d'Ouvrage rappelle que respectivement pour les scénarios dits « 11, 7 et 4 A/R sur POLT », les taux de rentabilité avec COFP sont de 3,34%, 3,56% et 3,71% et en aucun cas de 2,3%

comme indiqué par l'association. Ces résultats sont détaillés dans le chapitre 5 de la pièce F. De même, la période de 50 ans fait référence conventionnellement à la période d'évaluation des coûts et des avantages liés au projet à compter de la première année de mise en service.

4. Le Maître d'Ouvrage rappelle que le coût du projet est dans l'ordre de grandeur des investissements ferroviaires, qui s'amortissent sur de longues périodes. A titre indicatif, les lignes utilisées aujourd'hui ont en moyenne 150 ans. Ce projet conçu techniquement pour le long terme peut être appréhendé et évalué sur le long terme. Les services attendus seront rendus sur des périodes supérieures à celle prises en compte pour les évaluations qui sont présentées.

De plus, des calculs sur des temps longs atténuent les effets des accidents de conjoncture, comme les effets de la crise actuelle, sur les perspectives de croissance des besoins de déplacements des voyageurs

Comme cela est rappelé, la perspective est une ouverture à la concurrence européenne du marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs (comme c'est déjà le cas pour le fret), aujourd'hui à envisager avant 2020. RFF conduit donc des études indépendamment des transporteurs et doit présenter des résultats intégrant ces perspectives à moyen terme.

5. Comme pour tout nouveau projet, la question de la tarification est un sujet prégnant pour le projet. Pour l'usager, ce prix sera directement comparé au prix payé actuellement sur le service Teoz. En règle générale, le prix des billets sur une ligne nouvelle évolue à la hausse et il est supérieur à celui pratiqué pour un même parcours sur une ligne classique.

Ce sera aux entreprises ferroviaires de déterminer le niveau des prix des billets qu'elles vendent à leurs clients. Sans préjuger de ce qui sera décidé pour les différents types de trains de la LGV Poitiers-Limoges et des politiques tarifaires des entreprises ferroviaires, le gain de temps d'environ 1 heure pourrait se traduire par hypothèse par une augmentation de 8,20 € en 2ème classe plein tarif sur un Paris-Limoges, ce qui rapporté au plein tarif actuel de 35,2€ correspondrait à une hausse de l'ordre de 23%.

Cette hausse est calculée avec des prix moyens, qui diffèrent des tarifs de base affichés. Il faut rappeler que dans le système actuel de tarification de la SNCF il existe de nombreuses modulations du fait des réductions, abonnements dont peuvent bénéficier les voyageurs. De nombreux clients ne paient pas le tarif de base.

Le Maître d'Ouvrage peut éventuellement présager que la mise en œuvre de ce projet s'accompagnera d'une politique tarifaire attractive avec un éventail de prix très ouvert pour assurer un maximum de voyageurs, comme cela est le cas sur les services TGV existants.

6. L'association pose la question de la rentabilité. La rentabilité d'un projet de transport correspond à l'équilibre entre les coûts et les avantages qu'il génère ; si les avantages sont supérieurs aux coûts, le projet est rentable. Néanmoins, RFF souhaite préciser que ce facteur de rentabilité ne mesure que des effets quantitatifs monétarisables et ne peut constituer l'unique critère d'évaluation d'un projet et de décision ou non de sa réalisation. En effet, l'évaluation d'un projet doit s'appuyer sur des éléments qualitatifs complémentaires que le calcul de la rentabilité n'a pas pu chiffrer tels que les effets du projet en matière d'aménagement du territoire et de développement économique local.
7. Comme cela a pu être mentionné précédemment, une expertise a été mandatée par les collectivités dont les conclusions n'ont pas relevé de surestimations des résultats et ont validés la méthodologie proposée par RFF.

Si le projet de Y renversé a pu être abordé dans l'historique des projets antérieurs lors du débat public en 2006, cela ne peut être le cas du projet POCL qui, lui, n'était pas encore défini à l'époque. Pour rappel, c'est au cours du Débat Public en 2006 que l'opportunité d'un passage par l'axe atlantique a été actée. Ainsi au regard des enseignements du Débat Public, le Conseil d'Administration de RFF a décidé de poursuivre les études sur la base de l'option centrale permettant de relier Paris-Limoges en 2h environ et de rapprocher le Limousin à Poitiers et à la façade atlantique.

Le projet POCL apporte une réponse aux enjeux d'un territoire différent de celui concerné par la LGV Poitiers-Limoges. Outre qu'il ne répond pas à l'objectif de mettre Limoges à 2 heures de Paris, il ne permet pas également l'ouverture vers la façade atlantique.

Le rapport DURON ne remet pas en cause les étapes déjà franchies en particulier les étapes de définition et validation des objectifs des projets que sont les Débats Publics. Même si une dilatation des délais dans les études et projets est introduite par le rapport de la Commission Mobilité 21, les études se poursuivent.

8. L'enquête publique sur le projet de LGV Poitiers-Limoges n'a pas pour objet d'apprécier l'utilité du projet POCL qui, pour rappel, ne répond pas aux souhaits des élus de la Vienne et Haute Vienne de voir le Limousin se rapprocher de Poitiers, ni à l'objectif d'ouverture sur la façade atlantique.

RFF rappelle que, comme indiqué dans le chapitre relatif aux temps de parcours de la partie 1.1 du présent document, les travaux actuellement en cours sur la ligne POLT ne permettront pas une amélioration du temps de parcours entre Paris et Limoges. De plus, faire circuler des trains à 250 km/h sur cette ligne, ou sur toute autre ligne du réseau ferré classique, nécessite d'adopter les caractéristiques techniques des LGV (nécessaire au-dessus de 220 km/h).

9. La délibération du Conseil d'administration de RFF du 8 mars 2007, publiée au Journal officiel le 14 septembre 2007, décidant « *de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Poitiers–Limoges...* » prévoyait expressément « *de conduire ce projet en cohérence avec la poursuite de l'aménagement de la ligne Paris–Orléans–Limoges–Toulouse et de la réalisation :*
 - *des opérations inscrites aux nouveaux contrats de projets Etat-régions ; Il s'agit notamment :*
 - *des aménagements qui, dans la continuité des opérations de renouvellement réalisées par Réseau ferré de France, seront mis en œuvre sur l'axe ferroviaire Paris–Orléans–Limoges–Toulouse afin d'en optimiser les performances techniques. Réseau ferré de France entend ainsi continuer à offrir aux régions et aux futurs transporteurs une ligne avec un haut niveau de performances. Réseau ferré de France propose qu'une première étape puisse être la mise en place du cadencement de cette ligne à l'horizon 2010 ;*
 - *de l'ensemble des opérations conduites sur le réseau ferroviaire des régions Poitou-Charentes et Limousin, notamment l'amélioration des lignes existantes Poitiers–Limoges et Limoges–Guéret ;*
 - *des opérations menées dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national présenté par le ministre chargé des transports le 22 mai 2006. »*

Le devenir de l'axe POLT fait l'objet d'un développement dans la partie 1.1 du présent document.

10. Le coût de la ligne nouvelle et des aménagements du réseau existant, en € HT y compris les sommes à valoir et provisions pour risques s'élève à 1,6 milliard d'euros aux conditions économiques de janvier 2011.

Le montant énoncé de 2,3 milliards d'euros correspond au coût utilisé dans l'évaluation socio-économique à savoir exprimé aux conditions économiques de 2009 et actualisé en 2019, et majoré de 30% (COFP).

- 11 et 12. RFF met en œuvre les politiques de transport décidées par l'Etat. Il amène au gouvernement des éléments d'analyse et d'éclairage des décisions. Il n'appartient bien sûr pas à RFF de commenter les politiques de dépenses publiques en matière de transport.

L'enquête publique doit permettre d'apporter les éléments aux décideurs pour déclarer ou non de l'utilité publique du projet. Avec une telle déclaration, l'Etat, les autres partenaires susceptibles de participer au financement du projet, et RFF décideront de quelle manière celui-ci pourra être financé.

Les principales options de financement sur fonds publics, sous délégation de service public ou contrat de partenariat, sont cependant envisageables. En effet, actuellement, à titre indicatif :

- Le financement des projets de LGV dernièrement réalisés (LGV Est Européenne) ou en cours de réalisation (branche est de la LGV Rhin-Rhône) repose exclusivement sur des fonds publics (Etat, collectivités territoriales, états voisins concernés, Union Européenne, RFF et SNCF) ;
- La LGV Tours – Bordeaux est actuellement réalisée sous la forme d'une délégation de service public (le contrat de concession a été signé le 16 juin 2011) ;
- La LGV Bretagne – Pays de la Loire fait l'objet d'un contrat de partenariat public-privé (le contrat a été signé le 28 juillet 2011)

Ces éléments sont détaillés au chapitre 6 de la pièce F.

13. RFF a entendu la demande des acteurs locaux sur le Déjài. Dans le cadre de cette concertation RFF a proposé une solution technique permettant de répondre aux besoins exprimés (Vision du déblai, passage piéton,...). Celle-ci consiste en la réalisation d'un pont élargi – permettant une couverture partielle du déblai et le rétablissement de circulation et notamment d'un chemin de randonnée par voie sécurisée.

Conformément à son contrat de mission signé le 16 mai 2009, le garant participe en fonction de son appréciation et de ses contraintes aux réunions mises en place dans le cadre de la concertation territoriale. Il a régulièrement participé aux réunions plénières organisées avec l'ensemble des participants aux ateliers thématiques.

14. Les réunions de concertation en communes tout au long des études du projet ont été organisées selon des formats différents au fur et à mesure de l'avancement de ces études. Lorsque les réunions étaient organisées avec les riverains directement touchés, la liste des personnes invitées a été établie en accord avec le maire de la commune. Dans le cas des 2 dernières réunions de concertation, le 11 octobre 2011 et le 5 février 2013, tous les habitants de la commune étaient invités à participer. L'information a été faite par distribution de tracts toutes boîtes aux lettres

Par ailleurs, RFF tient à signaler que la concertation ne s'arrête pas à ces réunions, de très nombreuses rencontres (riverains, élus, ...) ont eu lieu au cours du projet comme en témoigne le bilan de la concertation (annexe 2 de la pièce ABCD pièce du dossier d'enquête).

La situation des réseaux ferrés français et allemands n'est pas comparable : contrairement à la France, l'Allemagne est un pays multipolaire et dense. Il n'est pas nécessaire de rouler à 320 km/h pour rejoindre les différentes gares desservies. La construction actuelle en France de nouvelles lignes à grande vitesse exploitées à 320 km/h (LGV SEA, LGV BPL, LGV Est Européenne 2^e phase) montre bien que la situation française est différente.

Des éléments détaillés d'information sont présents dans le chapitre sur les temps de parcours sur l'axe POLT dans la partie 1.1 du document.

Les problèmes rencontrés sur la commune de Peyrilhac

15. Outre la difficulté technique à installer un dispositif anti-bruit dans le lieu-dit de Chauvour du fait du sol en zone humide, un tel dispositif n'est pas requis. En effet les études acoustiques montrent que les niveaux sonores dans ce secteur sont en-deçà des seuils réglementaires. Le cahier territorial n°6 présente par habitation à proximité de la ligne les niveaux. En outre la LGV est au terrain naturel uniquement sur une partie elle est en déblai sur la seconde ce qui contribue à diminuer les niveaux sonores.
16. L'ouvrage proposé par RFF au niveau du Déjai, et décrit précédemment (voir aussi le cahier territorial n°6 du dossier d'enquête), répond aux fonctionnalités demandées.

Les pertes de revenus avérées en lien avec la LGV pour les activités économiques seront indemnisées.
- 17 à 19. Les bassins de rétention ont été calculés à partir d'une modélisation hydraulique et pour permettre l'évacuation suffisante des eaux pluviales. Leurs dimensions finales seront arrêtées dans les phases de détail de projet, notamment pour l'enquête loi sur l'eau.
20. L'affluent du ruisseau de la Chataigneraie sera traité par dérivation définitive.
21. Les éléments concernant les zones de dépôts sont traduits dans les cartes des cahiers territoriaux.
- 22 et 23. Les estimations des biens à acquérir sont réalisées par France Domaine (services fiscaux). C'est sur la base de ces estimations que les négociations amiables sont menées avec les propriétaires. Plus de 90% des acquisitions pour RFF se font à l'amiable. Ce n'est qu'en cas d'échec de cette négociation amiable qu'est lancée la procédure d'expropriation. Dans ce cas, le montant de l'acquisition est fixé par le juge.
- 24 et 25. Les gros aménagements nécessitant un permis de construire seront refusés. Les travaux d'entretien courant et de grosses réparations sont autorisés et seront pris en compte dans l'estimation du bien.
26. Les éventuels allongements de parcours seront indemnisés conformément aux protocoles qui seront établis avec la profession agricole (voir pour plus de détail la partie 1.1 sur la thématique Agriculture).
27. Des échanges avaient été engagés entre la famille citée résidant au Déjai, RFF et les services de l'Etat afin de trouver une solution satisfaisante pour la vente de son bien. La famille ayant vendu son bien avant que ceux-ci n'aient abouti, ces échanges n'ont pas été poursuivis.
28. RFF a fait connaître le positionnement de la base de maintenance secondaire de Peyrilhac lors la réunion de concertation citée après avoir préalablement informé la mairie. L'exploitant a été informé par la chambre d'agriculture dans le cadre des études liées au projet.

Association Renaissance du Vieux Limoges :

Observation du président de l'association n° 7 sur le registre 1 de Limoges

Un pré-diagnostic archéologique a été réalisé par l'INRAP dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique et des fouilles archéologiques préventives seront réalisées avant le début des travaux, comme sur tout projet d'infrastructure de ce type

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

Concernant la remarque sur la légalité de l'enquête, 6 ans après le débat public, il convient de se reporter aux éléments de réponse présentés partie 1.1 du présent document.

Il est également indiqué dans cet avis que l'Autorité Environnementale pointerait un manque d'information du dossier sur l'atteinte à la biodiversité et à la continuité écologique. Le mémoire complémentaire de RFF, pièce H du dossier, a apporté des éléments de réponse sur ces deux sujets. RFF tient à préciser que l'AE a souligné dans son avis que « *le maître d'ouvrage a présenté un dossier volumineux et une étude d'impact de qualité, malgré la complexité de l'opération* ».

Le coût au kilomètre du projet est l'un des plus faibles pour une LGV et un tel projet d'infrastructure est à concevoir sur le long terme. C'est pourquoi, les difficultés économiques actuelles ne doivent pas occulter les perspectives de croissance et les besoins de déplacements des voyageurs. L'impact du projet sur le développement économique est détaillé dans la partie 1.1 en début de document.

Quant à l'éventuelle situation de « queue de ligne », la construction de la ligne nouvelle se situe en effet uniquement entre Poitiers et Limoges, mais l'ensemble des trains qui circuleront sur cette ligne desserviront également la gare de Brive-la-Gaillarde, et pour certains d'entre eux la gare de Cahors, via la ligne classique POLT. Il n'y aura donc pas d'effet cul-de-sac.

RFF précise que ce seront aux entreprises ferroviaires de déterminer le niveau des prix des billets qu'elles vendent à leurs clients. Il est cependant concevable que la mise en œuvre de ce projet s'accompagnera d'une politique tarifaire attractive pour assurer un maximum de voyageurs. Des éléments de réponses plus détaillés sont fournis partie 1.1.

1.4 - 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 inhérents 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 ?

La phase travaux suscite d'autant plus d'interrogations de la part des riverains qu'à ce stade les impacts exacts ne sont pas totalement définis dans la mesure où les entreprises, et a fortiori l'organisation de chantier qu'elles proposeront, ne sont pas aujourd'hui connues.

Dans la pièce E4 du dossier d'enquête, les chapitres 12 et 14 s'attachent toutefois à préciser les impacts potentiels des travaux et, le cas échéant, les dispositions réglementaires visant à les réduire, ainsi que les dispositions que le maître d'ouvrage prévoit de prendre en complément de ces dispositions réglementaires (prescriptions particulières dans les cahiers des charges des entreprises, contrôle et suivi des Plans d'Assurance Environnement établis par les entreprises adjudicataires).

En réponse aux questions relevées par la commission d'enquête à partir des avis formulés par le public, RFF confirme :

- Que des constats contradictoires (visés par les propriétaires) seront établis avant et après les travaux pour les bâtis situés à proximité du chantier et dans les zones concernées par l'utilisation d'explosif (zones généralement limitées aux terrains rocheux). En cas de détériorations imputables aux travaux, les réparations seront prises en charge par RFF
- Les itinéraires de passage des camions et engins de chantier seront établis en concertation avec les gestionnaires de voiries et les services de l'état avant le démarrage des travaux. Lors de la définition de ces itinéraires, l'utilisation des pistes de chantier sera privilégiée.
- Si les besoins en matériaux pour la réalisation des remblais courants sont intégralement couverts par les matériaux extraits des déblais, une partie des matériaux nobles nécessaires à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges, estimée à 1,2 millions de m³ environ, devra être recherchée à l'extérieur. Cet approvisionnement est prévu à partir des carrières, si possible locales existantes, sans recours à l'ouverture de nouvelles carrières. Il a été vérifié que les carrières proches du chantier disposent des ressources nécessaires.
- Des prescriptions techniques destinées à réduire l'impact sonore des chantiers seront introduites dans les dossiers de consultation des entreprises et contractualisées avec les entreprises adjudicataires. Les principales dispositions pour réduire l'impact du chantier sont l'utilisation d'engins et matériels conformes aux normes en vigueur, la limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes, la mise en place de protections acoustiques provisoires (merlons) au niveau des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) bruyantes ainsi que le recours au strict nécessaire au travail de nuit limité. Par ailleurs l'information des riverains est dans cette phase particulièrement importante. Par ailleurs, conformément à ce qui est prévu par la réglementation, des

dossiers « bruit de chantier » seront élaborés avant le démarrage des travaux et transmis aux préfets des départements et aux maires des communes concernés un mois au moins avant le démarrage du chantier. En réponse, le Préfet peut prescrire par un arrêté motivé, après avis des Maires et du maître d'ouvrage, des règles particulières de fonctionnement du chantier notamment en ce qui concerne ses horaires et ses accès.

- Les personnes vivant dans une bande d'environ 50 m de part et d'autre des travaux peuvent potentiellement être exposées à des émissions de poussières lors de certaines phases de travaux (terrassements notamment). Pour réduire ces risques d'exposition, des prescriptions techniques visant à réduire les envols de poussière (l'arrosage des pistes, l'interdiction d'épandage de liants hydrauliques.... par vent fort) seront contractualisées avec les entreprises en charge de la réalisation des travaux.
- Les travaux seront organisés de manière à garantir la circulation des riverains pendant toute la durée des travaux. Cette garantie de circulation pourra être assurée au besoin par la réalisation de déviations provisoires. Les modalités de circulation en phase travaux seront définies en concertation avec les gestionnaires des voiries concernées. Par ailleurs, préalablement à la réalisation des travaux, les circuits des différents services publics de proximité sont étudiés pour définir les modalités permettant leur maintien pendant toute la durée du chantier.

1.5 - Observations du public dans les registres et courriers reçus

Cette partie reprend les observations regroupées dans le PV de synthèse de la Commission d'Enquête selon 10 grandes thématiques

1.5.1 - Observations relatives à l'environnement

1. 1200 ha de terres agricoles et forestières détruites plus autant improductives en raison des travaux d'approche.

Une erreur de frappe a dû se glisser dans le PV pour le terme 'improductives', il s'agit sans doute de 'productives'. C'est en ce sens que les observations de RFF ont été formulées.

Au stade actuel des études, l'emprise totale pour la réalisation des travaux de la LGV est évaluée à 1 285 ha. Cette surface sera affinée et précisée au cours des étapes d'études ultérieures. Elle comprend :

- l'ensemble des terrains nécessaires à l'infrastructure (section courante, raccordements, équipements ferroviaires : bases de maintenance, sous-stations et postes électriques, ...) mais également aux mesures compensatoires en faveur de l'environnement humain et naturel (rétablissements des voiries, reconstitution de mares, plantation d'arbres, etc.) ;
- les terrains nécessaires à la base travaux qui sera, à l'issue de la période de chantier, partiellement réhabilitée et transformée en base de maintenance principale. La surface concernée par une restitution ultérieure est d'environ 25 ha ;
- une surlargeur de part et d'autre de l'infrastructure par rapport aux entrées en terre pour tenir compte des besoins propres aux travaux (piste de chantier, stockage de matériaux, etc.). Cette surlargeur varie entre 15 mètres (de chaque côté), pour les aménagements tels que les rétablissements routiers et les bases travaux et de maintenance, et 25 mètres (de chaque côté) en section courante de la LGV. Une coupe schématique présentant ces surlargeurs figure au § 6.1.1 de la pièce E4 du dossier d'enquête publique.

Cette surface n'intègre pas la totalité des surfaces nécessaires aux dépôts définitifs de matériaux qui seront partiellement situés sur des terres agricoles. Sur les parcelles concernées, les dépôts feront l'objet d'un traitement particulier afin de reconstituer la valeur pédologique des terres qui seront, par la suite, restituées aux exploitants. En revanche, sur cette surface d'emprise de 1285 ha, certains terrains sont situés en zones considérées comme « urbanisées » ou concernant des infrastructures, cours d'eau et plans d'eau, carrières et, par conséquent, ils ne seront donc pas prélevés sur les terres agricoles et forestières.

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.

Les études menées sur les milieux naturels avec des inventaires de terrain couvrant plus de 3 années, et l'étude relative aux trames verte et bleue ont permis d'appréhender les enjeux fonctionnels au sein des territoires et d'identifier les principaux impacts en termes de coupure et de fragmentation des territoires. Les principaux points de conflit entre l'infrastructure et chacune des sous-trames ont été identifiés pour la trame verte et la trame bleue. Ils sont présentés au chapitre 3.2.2 de la pièce E4.

En phase de conception, les enjeux du milieu naturel ont été respectés dans toute la mesure du possible. Réseau Ferré de France a appliqué le principe de la séquence « éviter, réduire, compenser » dès l'origine des réflexions relatives à l'opportunité du projet puis au cours des études qui ont suivi. L'étude d'impact en présente les principales séquences en rappelant les territoires à enjeux évités tout au long du processus. De très nombreuses variantes ont été étudiées notamment dans cette optique d'évitement. (cf la pièce E3 "Analyse comparative des fuseaux, variantes de tracés, justification et description du projet retenu"). Ce principe sera reconduit dans les phases d'études détaillées du projet.

Pour le cheminement des animaux, de très nombreux ouvrages de franchissement sont prévus pour la petite, moyenne et grande faunes.. Leurs caractéristiques (présentées dans l'étude d'impact) feront l'objet, dans le cadre des phases d'études ultérieures, d'échanges avec les associations locales (protection de la nature, chasseurs, etc.). Ces ouvrages s'accompagneront de mesures particulières d'intégration (réhabilitation des milieux environnants, création de cheminements et d'éléments de guidage (haies),...) qui les rendront plus attractifs pour les populations animales. Des actions de suivi par des spécialistes du milieu naturel permettront d'évaluer l'efficacité des mesures mises en place et, au besoin, de les adapter afin de les rendre plus attractives. Le détail du suivi est présenté dans le chapitre 14 de la pièce E4. Par ailleurs, pour les espèces et habitats d'espèces protégées qui n'ont pu être évités au moment de la conception, des mesures compensatoires ont été identifiées et des sites pressentis.

Enfin, lors des travaux, un ensemble de précautions sera adopté pour protéger au maximum la faune et la flore.

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.

L'étude d'impact du dossier d'enquête publique présente les impacts et mesures relatifs à la ressource en eau, que ce soit les eaux superficielles (66 cours d'eau), les eaux souterraines (captages et sources) les zones humides, ou les ouvrages mis en place pour éviter l'augmentation des crues. Les risques de pollutions des cours d'eau ou des captages et sources, ainsi que les mesures pour les éviter ont fait l'objet de développements dans le dossier précité. Les phases ultérieures permettront de préciser encore ces points via l'enquête de police de l'eau. L'évaluation précise des impacts et la définition des mesures pour assurer la protection du milieu physique mais également du milieu humain seront réalisées dans le cadre d'échanges très étroits avec les services de l'eau des régions Poitou-Charentes et Limousin et des départements Vienne et Haute-Vienne, ainsi que dans le respect des documents de planification (SDAGE, SAGE, etc.).

4. Pourquoi la crue centenaire d'Iteuil n'a pas été prise en compte ?

Le chapitre 2.3.1.2 de la pièce E4 présente les impacts sur l'écoulement des crues liés au franchissement en remblai et viaducs ou pont des cours d'eau ainsi que les études menées pour dimensionner les ouvrages de franchissement, dont celui du Clain.

L'ensemble de ces ouvrages – et donc celui permettant de traverser le Clain – ont été dimensionnés au moyen d'une modélisation hydraulique, avec prise en compte de différentes crues de référence.

Dans le cas du Clain, ont été considérées la crue décennale, la crue centennale, mais également la crue de 1982. La crue de 1982 a servi à caler le modèle hydraulique et la crue centennale calculée a servi de crue de référence pour le dimensionnement de l'ouvrage.

Pour plus de précisions on pourra se reporter aux observations de la commission d'enquête en fin de document.

5. Le bilan carbone ne respecte pas l'objectif du Grenelle.

Le bilan carbone présenté dans le dossier d'enquête a été réalisé selon une méthodologie développée par l'ADEME et adaptée spécifiquement à RFF et au projet.

RFF rappelle que le projet de LGV Poitiers-Limoges est inscrit à la liste des lignes à grande vitesse prévues dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

6. Combien de temps pour remplacer à l'identique les arbres abattus ?

La consommation des espaces sylvicoles sera compensée selon les règles en vigueur et définies par les arrêtés préfectoraux. RFF veillera à ce que les boisements compensateurs proposés soient cohérents avec les objectifs relatifs à l'insertion du projet dans les territoires traversés et la protection des milieux naturels.

Les modalités de la compensation (coefficient, caractéristiques des boisements compensateurs...) seront fixés par arrêtés préfectoraux. Généralement les espèces forestières locales sont privilégiées.

7. Tous les puits ont-ils été recensés, quid de la qualité et de la quantité après la réalisation de la LGV.

Au stade de l'étude d'impact, le recensement des puits privés n'est pas forcément exhaustif. Il le sera au moment de l'enquête police de l'eau. L'évaluation précise des impacts et la définition des mesures seront réalisées dans le cadre d'échanges très étroits avec les services de l'eau des régions Poitou-Charentes et Limousin et des départements Vienne et Haute-Vienne, ainsi que dans le respect des documents de planification (SDAGE, SAGE, etc.). La qualité et la quantité des puits à proximité du projet et susceptibles d'être impactés devra faire l'objet d'un suivi (des détails sont fournis au chapitre 14 de la pièce E4).

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 ?

Si le désherbage s'impose aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires pour d'impératives raisons techniques et de sécurité, la maîtrise de la végétation à l'aide de produits phytosanitaires n'est appliquée qu'aux surfaces strictement nécessaires, c'est-à-dire essentiellement la partie ballastée des voies ferrées et les pistes contiguës. Les talus ne sont généralement pas traités, la végétation qui s'y développe jouant en effet un rôle conséquent dans la protection contre le ravinement et assurant ainsi leur stabilité.

Les produits utilisés sont par ailleurs des produits homologués par le Ministère de l'Agriculture pour l'usage « zones non agricoles » déclarés comme présentant les moindres risques pour la population humaine et la faune environnant les installations, exempts de classement toxicologique et non classés « nocifs » ou « irritants ».

Enfin, le traitement des voies à l'aide de produits chimiques a tendance à décroître fortement au cours des dernières années. Dans le cadre du projet et à proximité des 6 captages d'eau publique des zones d'interdiction à l'utilisation de produits herbicides ont été proposées.

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

Des inventaires floristiques et faunistiques ont été menés, depuis 2009, sur la zone d'étude puis la bande d'étude. L'ensemble des groupes faunistiques ont été étudiés et les espèces présentant des

enjeux patrimoniaux (espèces protégées ou non) ont été systématiquement recherchées. En annexe (chapitre 2.3) du mémoire complémentaire de RFF, figure par ailleurs la liste des espèces protégées recensées au sein de l'aire d'étude.

Concernant les inventaires pour le milieu aquatique les espèces particulièrement recherchées, compte tenu des caractéristiques écologiques des sites et des données bibliographiques existantes, ont été l'Écrevisse à pattes blanches et l'Écrevisse à pattes rouges, la Lamproie de Planer, le Chabot, la Loche d'étang, la Bouvière, le Spirilin et la Moule perlière.

D'autres espèces, disposant d'un intérêt patrimonial ou halieutique avéré, ont par ailleurs été particulièrement prises en compte dans le cadre des ouvrages de franchissement de cours d'eau. Il s'agit notamment du Barbeau fluviatile, de la Truite fario, de la Vandoise et de l'Anguille.

La crevette d'eau douce ou Caridine n'a, quant à elle, pas fait l'objet d'une recherche systématique du fait qu'elle ne relève d'aucune protection réglementaire.

Concernant les oiseaux, les données ornithologiques disponibles sur la zone d'étude et recueillies auprès de plusieurs organismes et associations (Vienne Nature, Ligue pour la Protection des Oiseaux, Société pour l'Etude et la Protection des Oiseaux en Limousin) ont été exploitées préalablement aux prospections de terrain afin d'identifier les espèces d'oiseaux présentes et potentiellement présentes dans la zone d'étude. Ainsi, le Bruant ortolan, la Buse variable (non protégée), le Busard cendré, le Busard Saint-Martin et l'Œdicnème criard ont bien été recherchés dans le cadre des études. Les investigations n'ont toutefois pas mis en évidence la présence du Bruant Ortolan dans la vallée du Clain, ni dans la zone d'étude d'une manière générale. Le Busard Cendré ainsi que le Busard Saint-Martin n'ont pas été repérés dans le secteur de La Cope. En revanche, leur présence a été mise en évidence, au sein de la zone d'étude, sur les secteurs suivants (pièce E2, chapitre 2.2.4.5) :

- Busard Cendré : plaine agricole entre Vaintray et La Villedieu-du-Clain, cultures et prairies autour de Chandor, bocage ouvert autour du bois de La Périnière, plaine agricole entre Le Chiron et Le Chenet, plaine autour de Villiers (environ 2 km à l'ouest de La Cope), cultures et prairies autour du lieu-dit Les Vigneaux, bocage et prairie autour de Le Vinatier, au sud de Lhonnaizé ;
- Busard Saint-Martin : en Vienne, au sein des plaines cultivées et des landes (entre Vaintray et La Galanderie, au sein des landes du Bois vert et Charbonnier, au niveau du Parc au Chevreuil, au sud du Bois de la Vayolle, dans la plaine autour de Villiers, dans les coupes forestières du Bois de Vernon, autour des bois de La Périnière et de La Roussière, autour du Bois de Pouzioux et du Bois de Daim, autour de Genouillé et au sud du Bois de Chenet, autour du Bois de l'Étang, au sud du Bois des Essarts du Chanceau, sur Fleuré, au droit des cultures entre la base travaux et les bois de la Cornouaille, au lieu-dit L'Étang, entre la RD83 et la RD83A. En Haute-Vienne, la présence du Busard Saint-Martin est plus localisée : lande autour du hameau « Beau site », prairies et landes autour du hameau La Caure du Bost, landes de la Forêt du Bois du Roi.

L'Œdicnème Criard, oiseau de plaine, a, pour sa part, fait l'objet d'observations dans les secteurs suivants de la Vienne : plaine agricole autour de Chiroux Neuf, carrière Maillocheau et cultures environnantes, plaine agricole entre Le Chiron et Le Chenet, plaine cultivée autour des Brousses, bocage ouvert autour de La Périnière, plaine cultivée entre Le Petit Chambonneau et La Cope, plaine cultivée et prairie entre Vaintray et La Galanderie, au sud de Lussac-les-Châteaux.

Concernant les reptiles, au total, 8 espèces ont été répertoriées dans l'aire d'étude ; toutes sont protégées, mais ont un statut qualifié de « préoccupation mineure » sur la liste rouge des espèces menacées de France par le comité français de l'IUCN (2009). Ont ainsi notamment été identifiées, outre les espèces communes telles que le Lézard vert, la Couleuvre à collier ou encore l'Orvet fragile, des espèces remarquables telles la Couleuvre d'Esculape, la Couleuvre verte et jaune et la Couleuvre

vipérine. Ces éléments sont développés au chapitre 2.2.4.5 de la pièce E2 (Etat initial) et aux chapitres 1.2 et 4.1.3 de la pièce E9 (cahiers territoriaux).

L'Ecureuil roux a bien fait l'objet d'observations dans le cadre des inventaires. Espèce protégée mais commune, l'Ecureuil roux est bien représenté au sein de l'étude : il a notamment été repéré au sein des bois et forêts (bois de Vernon, bois de Saudour, bois de Pouzioux, forêt des Coutumes...) et de certaines vallées (la Vienne, la Petite Blourde, la Glayeule...). Il n'a pas été systématiquement mentionné dans le dossier.

10. Comment seront traitées les eaux usées du chantier ?

Le traitement des eaux usées de chantier relève de la catégorie des mesures préventives : les eaux seront stockées dans des bassins décanteurs-déshuileurs et filtrées préalablement à tout rejet dans le milieu naturel. Ceci est plus particulièrement détaillé dans le chapitre 12 de la pièce E4. Les mesures qui seront mises en place pour limiter au maximum tout impact sur la qualité des eaux seront également précisées dans le dossier loi sur l'eau.

11. L'étude d'impact est-elle terminée pour les riverains tout comme pour les milieux naturels ?

L'étude d'impact présentée lors de l'enquête publique a été établie pour le niveau de conception actuel du projet. Lors des étapes d'études ultérieures, la définition du projet sera encore affinée, ce qui permettra de préciser davantage tant les impacts que les mesures compensatoires, qu'ils concernent le milieu humain ou le milieu nature tout comme les autres thématiques de l'environnement (agriculture, sylviculture, eaux...) I. La concertation avec les services de l'Etat, mais également avec le public, devrait par ailleurs également se poursuivre dans les étapes ultérieures, ce qui permettra au maître d'ouvrage et à ses équipes de conception de prendre encore mieux en compte les enjeux, quelle que soit leur nature. RFF rappelle également la nécessaire progressivité des études pour ce type de projet. Certaines procédures citées (telles que loi sur l'eau, dérogation aux espèces protégées) ne se réalisent généralement qu'après la DUP pour cette dimension de projet. Il est cependant à souligner que lors de ces procédures il y aura lieu, le cas échéant, de mettre à jour l'étude d'impact comme le précise les articles R122-2 et R122-8 du code de l'environnement.

12. Les tempêtes ou les étés secs ont-ils été pris en compte ?

RFF tiendra compte, lors de la conception détaillée de la ligne, et notamment de ses équipements, des conditions aux limites résultant d'événements climatiques extrêmes. Pour ce faire, des référentiels techniques seront appliqués (règles « neige et vent » édictées dans le document DTU NV 65, crues majeures, protection contre la foudre précisée dans le document NF C 17-100,...).

La législation actuellement en vigueur sur la "sismicité", et notamment le nouveau zonage de l'aléa sismique, ainsi que les Eurocodes 8 (Conception et dimensionnement des structures pour leur résistance aux séismes) seront appliqués.

- Par ailleurs, les référentiels de maintenance prévoient que des tournées spéciales soient organisées en cas d'intempéries, mais également dès que la température du rail est susceptible de dépasser 45°C (l'IN 3297 développe les règles relatives aux tournées de surveillance de la voie et des abords sur LGV). Ces tournées peuvent conduire à l'arrêt des circulations en cas d'obstacle ou de situation dangereuse sur la voie (dilatation d'un rail, etc.). Elles sont déclenchées à partir des prévisions météorologiques à court terme fournies par les stations locales aux établissements de maintenance, selon une procédure réglée par consigne locale.

Enfin, les règles d'exploitation pourront prévoir des dispositions spécifiques (tel que l'arrêt des circulations) en cas de tempête et éventuellement de températures extrêmes .

13. Les aspects acoustiques, électromagnétiques, vibrations et pollution sont traités séparément alors que les effets se cumulent dans la réalité.

Les nuisances acoustiques, électromagnétiques, et celles relatives aux vibrations et à la pollution concerneront toutes en premier lieu les riverains de la ligne. Certains parmi eux subiront effectivement, et de manière parfois simultanée, plusieurs ou l'ensemble de ces nuisances. Toutefois, une approche a été faite, au chapitre 7 de la pièce E5 relative à la santé, sur l'interaction entre ces différentes nuisances,

Il s'avère que les seules interactions possibles identifiées concernent toutes les vibrations. En effet, qu'elles soient occasionnées par des tirs de mines, en phase travaux, ou par le passage des TAGV, en phase d'exploitation, les vibrations peuvent être à l'origine d'entrechoquements d'objets susceptibles de créer des bruits qui pourront s'ajouter au bruit propre de l'explosion ou du passage du train. Ces interactions resteront toutefois infimes..

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 ?

Sans plus de précision, il est difficile de répondre à cette question. Il faudrait se rapprocher de COSEA pour plus d'informations.

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 ?

La transparence hydraulique de l'infrastructure est assurée au moyen d'ouvrages hydrauliques dimensionnés afin de permettre le maintien des conditions tant hydrauliques qu'hydrologiques et d'assurer ainsi la transparence du projet vis-à-vis de la faune piscicole et de la faune associée aux vallons humides.

1.5.2 - 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.

Il convient de se rapporter au chapitre relatif au coût/financement/rentabilité de la partie 1.1 du présent document pour les éléments d'observation du maître d'ouvrage.

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.

Les discussions sur le montage financier n'ont pas commencé et se tiennent ordinairement après l'enquête publique. A titre d'exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux s'est bouclé bien plus de 18 mois après l'enquête publique de la seconde tranche étudiée, Tours-Angoulême.

Plusieurs montages financiers (financement sur fonds publics ou PPP, sous délégation de service public ou contrat de partenariat) sont envisageables. Voir également le chapitre coût/financement/rentabilité de la partie 1.1 du présent document.

3. A partir de quel moment peut-on parler d'un projet acceptable dans une comparaison entre les coûts et les avantages temps ?

Comme pour la question 1, il convient de se rapporter au chapitre relatif au coût/financement/rentabilité de la partie 1.1 du présent document pour les éléments d'observation du maître d'ouvrage.

4. Le coût est sous-estimé par comparaison de la LGV SEA.

Le coût de la LGV Poitiers-Limoges a été évalué selon le référentiel RFF d'estimation des lignes nouvelles, applicable à tout projet de LGV. Le coût plus faible de la LGV Poitiers-Limoges s'explique par une configuration en grande partie à voie unique, contrairement à la LGV SEA, ainsi qu'à une topographie relativement favorable sur une longue partie nord-ouest du tracé.

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.

Le Maître d'Ouvrage rappelle que la mise en place du projet de LGV Poitiers-Limoges ne supprime pas la totalité de la demande sur les dessertes grande ligne sur la ligne classique POLT. Le projet a vocation à prendre en charge les voyageurs longue distance intéressés par le service apporté. Il y a des voyageurs existants qui se reportent sur les services nouveaux, et des voyageurs détournés de la route et de l'avion ainsi que de nouveaux voyageurs décidés par l'amélioration des performances proposées. Une partie du volume de voyageurs reste intéressée par les dessertes proposées sur la ligne classique. Ce volume varie notamment en fonction du niveau de service qui y sera conservé. Il peut s'agir de voyageurs sur des Origines-Destinations (OD) pour lesquelles les temps de parcours ne sont pas significativement améliorés voire sont supérieurs via la LGV. C'est par exemple le cas des OD Indre, Cher vers l'Île de France.

Il convient de se rapporter au chapitre relatif au devenir de la ligne POLT de la partie 1.1 du présent document pour des compléments.

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.

Le projet de LGV Poitiers-Limoges mettra Limoges à 35 minutes de Poitiers. Il permet donc de gagner plus d'une heure par rapport à la liaison TER Poitiers-Limoges, et non 10 minutes.

7. Aménager à moindre frais la ligne existante.

Le chapitre 2.1 de la pièce C (ou le chapitre 1.1 de la pièce E3) montre qu'une ligne TER Poitiers-Limoges aménagée, même en investissant le même montant que pour le projet de LGV Poitiers-Limoges, ne permet pas d'avoir le même temps de trajet (trajet Poitiers-Limoges en 1h11 par la ligne existante aménagée contre 35 minutes pour la LGV)

8. Seuil de rentabilité que de 2,3%, qui finance le reste.

Avec COFP (coût d'opportunité des fonds publics), les taux de rentabilité sont respectivement de 3,34 % pour le scénario de base (11 POLT), 3,56 % pour le 7 POLT et 3,71 % pour le 4 POLT.

Comme pour la question 1, il convient de se rapporter au chapitre relatif au coût/financement/rentabilité de la partie 1.1 du présent document pour les éléments d'observation du maître d'ouvrage.

9. Gaspillage d'argent public pour une étude qui ne sert à rien, quel en est le montant.

La convention de financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique s'élève à 30 millions d'euros HT.

10. Les agriculteurs n'auront jamais l'utilité de la LGV mais utilité du TER.

La ligne TER Poitiers-Limoges et la LGV Poitiers-Limoges correspondent à des finalités différentes. La ligne TER permet une desserte fine du territoire entre Poitiers et Limoges tandis que la LGV concerne des voyages de plus longue distance. Les agriculteurs utilisent également ces moyens de transports.

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.

Le scénario de base du dossier d'enquête publique est fondé sur le maintien du niveau actuel des dessertes assurées par le POLT, soit 11 services par sens et par jour conformément à la décision ministérielle du 25 mars 2013 .

12. Quelles conséquences sur l'aéroport de Limoges qui perd déjà de l'activité.

Le report modal de l'aérien vers la LGV reste faible : 63 000 usagers reportés, à comparer aux 334 000 passagers de l'aéroport de Limoges-Bellegarde et au 61 000 de Brive-Vallée de la Dordogne en 2011. Il faut savoir que l'offre aérienne sur l'aire d'étude est peu développée et est essentiellement composée de vols courts et moyens courriers vers l'Europe et les principaux hubs aériens.

13. Le plan de financement est absent du projet, est-ce compatible et légal avec une enquête DUP ?

Concernant les discussions sur le montage financier, ces dernières n'ont pas commencées et se tiennent ordinairement après l'enquête publique. A titre d'exemple, le financement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux s'est bouclé bien plus de 18 mois après l'enquête publique de la seconde tranche étudiée : Tours Angoulême.

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 ?

Ce cas de figure ne s'est encore jamais présenté en France. Les lignes à grande vitesse sont les lignes les plus rentables en France pour le transporteur.

15. Pour quelles raisons, le transport par ferroutage n'est-il pas considéré dans le projet ?

Des lignes nouvelles mixtes fret/passager ne sont réalisées que dans les cas où il y a un réel manque de capacité pour le fret sur le réseau existant, ce qui n'est pas le cas.

1.5.3 - 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 ?

Il convient de se rapporter aux chapitres relatifs au devenir de la ligne POLT et à la complémentarité TGV/TER de la partie 1.1 du présent document pour les éléments d'observation du maître d'ouvrage.

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 ?

RFF poursuivra la rénovation des lignes classiques POLT et Poitiers-Limoges. Des travaux sont d'ailleurs en cours actuellement sur l'axe POLT. RFF rappelle que la décision de son conseil d'administration du 8 mars 2007 décidant la poursuite des études de la LGV Poitiers-Limoges, qui figure dans la pièce C du dossier d'enquête, s'accompagnait d'une confirmation de la poursuite de l'aménagement de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et de la ligne classique Poitiers-Limoges, comme précisé dans la pièce C du dossier d'enquête

3. Le TER s'arrête partout ce qui n'est pas le cas du TGV.

La ligne TER Poitiers-Limoges et la LGV Poitiers-Limoges correspondent à des finalités différentes. La ligne TER permet une desserte fine du territoire entre Poitiers et Limoges tandis que la LGV concerne des voyages de plus longue distance. Les deux lignes sont donc complémentaires.

4. Quels seront les tarifs pratiqués sur la LGV par rapport à la ligne POLT et TER ?

Il convient de se rapporter au chapitre relatif au prix du billet de la partie 1.1 du présent document pour les éléments d'observation du maître d'ouvrage.

5. A quand l'électrification de la ligne TER entre Limoges et Poitiers ?

Il n'y a actuellement pas de projet d'électrification de la ligne TER entre Poitiers et Limoges.

6. La ligne TGV est plus longue que la ligne POLT, donc il y aura un gaspillage énergétique.

Le passage par Poitiers et la LGV Tours-Bordeaux est la solution la plus rapide pour rejoindre Paris à partir de Limoges (ou de Brive) même si le trajet en est légèrement rallongé par rapport à la ligne POLT.

Sur le sujet de la consommation électrique des TGV, RFF tient à préciser qu'un TGV circulant sur ligne nouvelle ne consomme qu'une fois et demie plus d'énergie à 320 km/h qu'à 220 km/h. Par ailleurs, un TGV circulant sur ligne nouvelle roule à vitesse régulière, sans à-coups, ce qui n'est pas le cas des trains sur la ligne existante, soumis à de multiples freinages et accélérations. Des essais ont été réalisés sur le trajet Paris-Strasbourg : le train sur la ligne existante consomme autant que le TGV sur ligne nouvelle, pour une vitesse bien inférieure.

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.

La comparaison n'est pas pertinente. La section Lussac-les-Châteaux - Saint Saviol a été fermée au service voyageurs en 1939. Les lignes TER et LGV Poitiers-Limoges sont complémentaires et non concurrentes, la ligne classique Poitiers-Limoges ne sera pas délaissée, d'autant plus que la diffusion

des gains de temps permis par la grande vitesse se fera également par le réseau TER et une bonne correspondance TAGV/TER en gares de Poitiers, Limoges et Brive-la-Gaillarde.

1.5.4 - 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 ?

A ce jour la dépréciation des biens n'est pas prise en charge car la réglementation ne le prévoit pas et en outre, elle est difficilement appréciable. Des moyens conséquents sont mis en œuvre par RFF pour favoriser une insertion satisfaisante de la ligne dans son environnement. Ils permettront de réduire très notablement l'éventuel impact.

- 2 Quelles sont les règles pour être considéré impacté par le projet.

Tout dépend du sujet (bruit, ressources en eau, agriculture, sylviculture, activités économiques, etc). Les différentes thématiques sont traitées dans l'étude d'impact du dossier d'enquête.

- 3 Certaines personnes avaient des projets de développement ou de vente qui ont dû être mis en sommeil, quel est le dédommagement prévu ?

Pour les activités en place, les éventuelles pertes d'activités avérées et occasionnées par le projet peuvent être indemnisées à la hauteur des pertes économiques. Aucun dispositif de ce type n'existe pour des activités qui en seraient au stade de projet. RFF rappelle toutefois la mise en place du dispositif d'acquisition d'urgence pour le foncier agricole (voir en partie 1.1, le thème agricole).

- 4 Sur quelle base, les dédommagements aux propriétaires sont-ils chiffrés (habitation, foncier, bois et forêts, exploitations agricoles ...) ?

La valeur des biens qui doivent être acquis pour la réalisation du projet fait l'objet d'une estimation par le France Domaines (ex Service des Domaines). A cette valeur s'ajoutent des indemnités complémentaires, qui sont adaptées au contexte particulier du projet et qui peuvent comprendre des indemnités de réemploi et des indemnités accessoires, lorsqu'elles sont justifiées. Dans le cas des activités économiques s'ajoutent des indemnités pour perte d'exploitation et pour lesquelles une évaluation spécifique est conduite. Dans plus de 95% des cas, l'acquisition des biens nécessaire à la réalisation d'un projet de LGV se fait à l'amiable sur ces bases.

- 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 ?

Des études réalisées par des économistes ont constaté qu'il est difficile d'imputer la croissance des prix de l'immobilier à la seule arrivée du TGV et que l'évolution des marchés résidentiels est affectée par de nombreux autres facteurs. Il y a les déterminants macroéconomiques liés à la politique fiscale, monétaire et à la conjoncture économique. Il y a aussi des déterminants locaux comme l'existence ou non de réserves foncières, la taille et la situation géographique de la ville, la politique de l'habitat de la collectivité locale ou encore les équipements sociaux.

- 6 Une desserte TGV est-elle un gage de dynamisme économique ? Est-ce vrai pour les zones uniquement traversées par ces infrastructures ?

Une absence de consensus perdure entre évolutions de l'offre ferroviaire et évolutions territoriales, mais des convergences existent déjà sur un certain nombre d'enseignements généraux concernant les liens entre grande vitesse ferroviaire et structuration territoriale. Ces enseignements sont développés dans le chapitre relatif à l'aménagement du territoire de la partie 1.1 en début de document.

1.5.5 - Observations relatives de la vie sociale

1 Blocage des PLU pendant toute la procédure.

C'est la Déclaration d'Utilité Publique qui emporte mise en compatibilité du document d'urbanisme. Seuls les emplacements réservés sont bloqués, pas les autres zones.

L'instruction des demandes en application des articles L.230-1 et suivants du Code de l'Urbanisme (droits de délaissement sur les terrains tout ou partie en emplacement réservé) permet de préserver les intérêts des propriétaires concernés (du fait de l'acquisition intervenant alors, ou du renoncement au bénéfice de l'emplacement réservé).

2 Tous les projets sociaux à l'arrêt (écoles, constructions, commerces).

Les projets d'aménagements engagés ne seront ni arrêtés ni freinés par les procédures liées au projet de LGV. En effet, les emplacements réservés correspondant à la LGV n'interfèrent avec aucun projet d'aménagement en cours.

3 Equilibre économique de plus de 100 exploitations agricoles compromis.

Il convient de se rapporter au chapitre relatif à l'agriculture de la partie 1.1 du présent document pour les éléments d'observation du maître d'ouvrage.

4 Bouleversement de la voirie communale, qui financera le rétablissement des chemins de randonnée.

Les rétablissements, direct ou indirect, des voies communales, mais aussi des chemins de randonnée, sont pris en charge dans le cadre du projet. Ces éléments sont précisés dans la pièce E9 (cahiers territoriaux), notamment dans les fiches communales proposées au chapitre 4.2. Les aménagements proposés résultent de la concertation menée par RFF en parallèle à la conception du projet.

5 Danger pour la cohésion des communes et le bien-être de ses habitants.

Le rétablissement des voies de communication coupées par la LGV a fait l'objet d'échanges avec les communes dans le cadre de la concertation. Ces échanges seront poursuivis lors des phases d'études ultérieures ; ils permettront de préciser tant le positionnement exact que les caractéristiques de ces aménagements.

Au-delà du rétablissement des communications au sein d'une même commune, les mesures compensatoires comprendront également des aménagements paysagers permettant une intégration optimisée de l'ouvrage dans la commune.

6 Incertitude sur le nombre d'habitations et de terrains réellement pris pour les expropriations.

La suite des études du projet (études d'Avant-Projet Détaillé) permettra d'affiner le nombre exact d'habitations ou terrains nécessaires au projet.

Une fois reconnue l'utilité publique du projet, il restera à déterminer de façon précise les parcelles à acquérir, ainsi que les ayants-droit à indemniser, à savoir les propriétaires ainsi que, le cas échéant, les titulaires de droits sur ces biens. A cette fin, une nouvelle enquête dite « enquête parcellaire » sera ouverte par arrêté préfectoral, en application de l'article R. 11-19 du Code de l'expropriation.

- 7 Quelles aides financières seront apportées aux communes pour réparer les dégâts ou qui financera les dégâts occasionnés par la réalisation du projet.

Le maître d'ouvrage prendra en charge la remise en état des voies dégradées par les éventuelles circulations liées aux travaux et des occupations temporaires après avoir préalablement aux travaux établi un état initial des surfaces concernées

- 8 Le préjudice moral du projet est-il pris en compte ?

A ce jour le préjudice moral, éventuellement dû au projet, n'est pas prise en charge dans le calcul d'indemnisation pour un ouvrage public tel que la LGV car la réglementation ne le prévoit pas et en outre il est difficilement appréciable.

- 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 ?

Des protocoles d'accord seront négociés entre le Maître d'Ouvrage et les organisations professionnelles agricoles sur les conditions de versement des indemnités destinées à réparer les préjudices économiques pouvant être causés aux propriétaires et exploitants agricoles par le projet. Pour plus de détail se reporter en partie 1.1 sur le thème agriculture.

- 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 ?

Le principe est de maintenir l'accès aux parcelles exploitées durant toute la phase de travaux de la LGV. Des indemnités sont également prévues en cas d'impact avéré sur les activités agricoles. Pour des compléments, voir le chapitre relatif à l'agriculture dans la partie 1.1 du présent document.

1.5.6 - Observations relatives de la RN 147

Le chantier attendu c'est celui de la RN 147.

Les projets de LGV Poitiers-Limoges et de mise à 2x2 voies de la RN147 répondent à des besoins de transport différents et ne sont pas antagonistes.

1. Existe-t-il aujourd'hui un tracé définitif de la RN 147 jumelé avec la LGV ?

La solution d'un tracé de RN147 à 2x2 voies jumelé avec la LGV Poitiers-Limoges, entre Lhonnaizé et Lussac-les-Châteaux, est en cours d'étude par les services de la DREAL.

2. Dans le cadre d'un jumelage de la RN 147 et de la LGV, faudra-t-il refaire les études RN147 et LGV ?

La LGV Poitiers-Limoges, telle que présentée à l'enquête, est compatible avec un tracé de RN147 jumelé entre Lhonnaizé et Lussac-les-Châteaux. Les contraintes géométriques d'une ligne ferroviaire à grande vitesse étant plus importantes que celles d'une 2x2 voies, c'est le tracé routier qui se rapprochera de celui de la LGV si la solution jumelage est finalement retenue.

3. 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 ?

Tout le long des études de la LGV Poitiers-Limoges, les services de RFF se sont rapprochés de ceux de la DREAL afin de coordonner les deux études et vérifier leur compatibilité technique.

4. Quelle sera la largeur des deux infrastructures aux endroits de jumelage (emprise totale) ?

Il est difficile de définir la largeur réelle des deux infrastructures dans les secteurs jumelés car elle dépend fortement des largeurs de chaque infrastructure qui sont fonction des zones en déblai ou en remblai. De plus, un dispositif de protection entre les deux infrastructures est par moment nécessaire (lorsque la RN est au niveau de la LGV ou au-dessus). Des éléments plus précis ne seront disponibles que lorsque les études de la RN147 seront suffisamment avancées.

5. Dans les secteurs où les deux infrastructures seront jumelées, la mise en place de dispositifs antibruit par RFF ne risque-t-elle pas d'amplifier les bruits de la RN 147.

La question de l'amplification du bruit de la RN147 dans les sections de jumelage éventuel entre LGV et RN concerne en fait le merlon GEFRA de protection entre les deux infrastructures (pour éviter qu'un véhicule routier ne se retrouve sur les emprises ferroviaires) et les habitations situées côté RN. Il n'y aura pas d'amplification du bruit de la RN par réverbération sur ce type de dispositif en terre, la dispersion du bruit se faisant toujours vers le haut (le merlon GEFRA faisant un angle (<90°) par rapport à l'horizontale). Ce merlon aura au contraire un effet anti-bruit bien que cela ne soit pas sa fonction d'origine : le bruit de la LGV sera atténué pour les habitations situées côté RN, et celui de la RN atténué pour les habitations côté LGV.

1.5.7- Observations relatives à la santé

- 1 Pouvez-vous assurer que la réalisation du projet (manipulation et transport de milliers de m³) 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).

La pièce E5 du dossier d'enquête est exclusivement consacrée à l'impact du projet sur la santé. Le sujet spécifique du radon y est notamment traité.

Cette pièce traite des impacts potentiels de chacun des thèmes retenus en matière de santé publique et détaille les mesures prévues pour limiter risques éventuels. Concernant le radon, il n'a pas été noté de risque spécifique en exploitation.

- 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 ?

Dans son rapport, le garant de la concertation a pointé ces situations et a préconisé la mise en place d'une « cellule d'assistance à personnes fragiles » mais également un « comité d'écoute destiné à traiter des situations particulières. RFF prévoit donc d'alerter les partenaires sur ce point précis et leur proposera la mise en place en place d'un dispositif adapté en collaboration avec les services compétents.

1.5.8 - 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).

Conformément à la loi, le délai de 5 ans étant dépassé depuis le débat public, RFF a saisi la CNDP pour lui demander si un nouveau débat public était nécessaire avant tout lancement de l'enquête publique. La CNDP a statué qu'il n'était pas nécessaire. Pour plus de détail, il convient de se reporter au chapitre relatif à l'application de l'article L.121.12 du Code de l'Environnement de la partie 1.1 du présent document.

- 2 La neutralité du préfet coordonnateur est mise en cause à la suite de la déclaration dans la presse : projet irréversible.

RFF n'est pas qualifié pour faire une observation sur cette question.

- 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^{er} ministre le 9 juillet 2013 qui enterre le projet et donne la priorité à la rénovation des lignes existantes.

La décision ministérielle du 25 mars 2013, présente en pièce C du dossier d'enquête, demandait à ce que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique soit lancée avant la fin du premier semestre 2013, tout en rappelant que comme les autres opérations figurant au projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l'automne 2011, la LGV Poitiers-Limoges était soumise à l'examen de la Commission « Mobilité 21 » dont les conclusions des travaux étaient attendues à la fin du mois de juin 2013. (voir également en partie 1.1 du présent document).

- 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.

La vidéo évoquée ne date pas du 14 mai 2009 : elle a été réalisée pour les besoins d'une table ronde sur les enjeux d'aménagement du territoire du Centre-Ouest Atlantique, organisée par la communauté d'agglomération de Poitiers et la ville de Limoges, le 24 janvier 2008 à la Médiathèque de Poitiers, soit à une date bien antérieure à celle de la nomination du garant. Michel Périgord y présentait les problématiques des transports routiers, ferroviaires et portuaires dans le cadre de ses fonctions universitaires de professeur de géographie.

- 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.

RFF n'est pas qualifié pour faire une observation sur cette question

1.5.9 - Observations relatives au foncier

1. Quels sont les aménagements fonciers prévus ?

Les aménagements fonciers sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage des Conseils généraux et le type d'aménagement est décidé par les commissions communales CCAF. Pour plus de détail il convient de se référer à la partie 1.1 thème agriculture.)

2. Pertes de surfaces car la réserve foncière est insuffisante (210 ha pour un besoin de 1800).

Il n'y a pas encore à ce jour de réserves foncières mises en place pour le projet.

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 indemnisations ?

Il n'est pas prévu d'indemnisations pour ce sujet. RFF rappelle que seuls les emplacements réservés sont 'bloqués' au document d'urbanisme. Après la déclaration d'utilité publique, les propriétaires pourront faire valoir leurs droits de délaissement auprès du maître d'ouvrage

1.5.10 - Observations pour des motifs divers

- 1 Tout irait mieux si on arrêta de faire et défaire ce qui a été acté.

La remarque doit faire référence aux différents projets qui se sont succédés depuis le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire de 1991 (projet de Y renversé, projet POLT, projet de LGV Poitiers-Limoges).

RFF met en œuvre les politiques de transport décidées par l'Etat. Il amène au gouvernement des éléments d'analyse et d'éclairage de ses décisions. Il n'appartient bien sûr pas à RFF de commenter les politiques en matière de transport.

- 2 Aucun avantage sans desserte locale mais beaucoup de nuisances.

Il convient de se rapporter au chapitre relatif à la complémentarité TGV/TER de la partie 1.1 du présent document pour les éléments d'observation du maître d'ouvrage.

- 3 La ligne nouvelle aux 2/3 en voie unique ne sera pas à grande vitesse.

La voie unique n'a rien à voir avec la vitesse maximale sur la LGV. La LGV Poitiers-Limoges est bien prévue pour être exploitée à 320 km/h, y compris sur la section en voie unique. Cependant les TAGV empruntant cette ligne entre Poitiers et Limoges ne rouleront, entre Poitiers et le raccordement à Iteuil, et entre le raccordement au Palais-sur-Vienne et la gare de Limoges-Bénédictins, qu'à la vitesse autorisée sur le réseau existant. Les vitesses au niveau des deux raccordements seront de 160 km/h et les TAGV accéléreront entre ces deux raccordements pour atteindre leur vitesse d'exploitation de 320 km/h.

- 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).

L'Autorité environnementale a recommandé dans son avis d'indiquer que certains impacts environnementaux n'étaient pas intégrés dans l'évaluation socio-économique. RFF précise que la méthode d'évaluation socio-économique (définie par circulaire) ne monétarise pas ces coûts, et qu'il n'existe pas à ce jour de méthodologie de monétarisation partagée et validée par la puissance publique. Suite à l'avis de l'Autorité environnementale, RFF a ajouté à son dossier d'enquête un mémoire complémentaire qui aborde l'ensemble des remarques évoquées par l'AE

- 5 Sur quels critères les membres de la commission sont-ils désignés, comment sont-ils rémunérés ?

Les membres de la commission d'enquête sont désignés par le Tribunal Administratif. Les indemnités des commissaires enquêteurs sont fixées par un arrêté conjoint des ministres chargé de l'environnement, du budget et de l'intérieur et sont contrôlées par le tribunal administratif et versées par la Caisse des dépôts. Le maître d'ouvrage rembourse la caisse des dépôts.

- 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...) ?

Les bureaux d'étude n'ont pas obligation de signer un document d'absence de conflit d'intérêt.

RFF n'est pas qualifié pour faire une observation sur les autres intervenants cités.

- 7 Demande de rendre public les contrats entre RFF et les concessionnaires, notamment celui de la SEA en cours de construction.

Le contrat de concession de la LGV SEA a été publié au Journal Officiel.

- 8 Dans quelles mesures les avis des populations concernées vont-ils peser lors de la prise de décision de la DUP ?

Comme indiqué dans la pièce 1.1 du dossier d'enquête, la Commission d'Enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Elle consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération.

Le président de la Commission adresse les rapports et les conclusions motivées de la Commission avec l'ensemble des dossiers et des registres et avis au Préfet coordonnateur, ainsi qu'une copie au Président du Tribunal Administratif. Ils permettront aux services de l'Etat d'éclairer la suite à donner à l'enquête d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges.

- 9 44 jours d'enquête est-ce suffisant pour recueillir toutes les observations ?

La durée de l'enquête publique respecte le contexte législatif, lequel est précisé dans la pièce 1.1 du dossier support de l'enquête.

- 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 ?

Les modalités de participation du public lors de l'enquête ont été précisées à l'article 4 de l'arrêté d'ouverture d'enquête signé le 30 avril 2013, lequel a fait l'objet, comme tout arrêté préfectoral, d'un affichage en mairie.

- 11 Qu'est-ce qui garantit que tous les documents sont reçus, lus, pris en considération ?

Voir la réponse à la question 8 ci-dessus.

- 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 puisse qu'aucun argument contradictoire n'est admis dans la réponse.

Des lettres type favorables ou défavorables au projet ont probablement été diffusées par les partisans ou opposants.

- 13 La gare Montparnasse est saturée, il n'est pas pertinent de rajouter des voyageurs qui vont provoquer un engorgement supplémentaire.

Des études ont été menées pour éviter la saturation de la gare de Paris-Montparnasse à l'horizon de mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique et la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Ce sont ces projets qui entraîneront un accroissement majeur des circulations depuis et vers Paris-Montparnasse. La mise en œuvre du nouveau système de signalisation ERTMS niveau 2 et le couplage à Poitiers des rames TAGV en provenance de Limoges et du sud-ouest permet d'éviter également tout risque de saturation, y compris sur la section Courtalain-Paris.

- 14 Quelle est la responsabilité de RFF vis-à-vis des sous-traitants ?

La question évoquée est très ouverte, il faudrait d'abord savoir de quelle responsabilité il est fait état avant de pouvoir se reporter aux textes correspondants.

Pour réaliser les études préalables à la DUP de la LGV Poitiers Limoges, RFF fait effectuer des études et prestations dans le cadre de contrats de prestations intellectuelles. Si les prestataires doivent respecter leurs cahiers des charges il convient de rappeler qu'ils restent responsables de leurs études.

15 Jusqu'à quelle vitesse RFF compte-t-il faire rouler des trains sur des rails avec des caténaies ?

Généralement, les lignes à grande vitesse sont conçues pour une vitesse de 350 km/h mais sont jusqu'à maintenant exploitées à 320 km/h. Cependant sur la LGV Poitiers-Limoges, la différence de temps de parcours entre 350 km/h et 320 km/h étant négligeable, et afin de mieux insérer le projet dans son environnement, la vitesse de conception de la LGV Poitiers-Limoges est égale à celle d'exploitation, à savoir 320 km/h.

16 N'y a-t-il pas favoritisme comme pour le tribunal de Tulle ?

RFF n'est pas qualifié pour faire une observation sur cette question.

2. OBSERVATIONS DE RFF PAR SECTEUR

2.1 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.

Les sites ayant fait l'objet de photomontages ou de coupes paysagères ont été définis avec un paysagiste. Le projet faisant 112 km, l'ensemble du linéaire du projet ne pouvait pas faire l'objet de ces présentations. C'est pour cela qu'une maquette virtuelle du projet a également été réalisée et a été présentée lors des réunions de concertation.

Les impacts du chantier sur l'emploi sont présentés dans le dossier d'enquête (§4 pièce F). Concernant le financement du projet, RFF précise que les discussions pour le montage financier n'ont pas commencées et se tiennent ordinairement après l'enquête publique

Quant aux ouvrages d'art, le dossier d'enquête ne présente à ce stade des études que des propositions pour les principaux ouvrages, de la part de l'architecte spécialiste dans ce domaine.

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.

RFF est conscient que le dossier d'enquête d'un projet de ligne à grande vitesse de 112 km de long peut paraître volumineux et compliqué à appréhender. Le résumé non technique de l'étude d'impact (pièce E1) ainsi que les cahiers territoriaux (pièces E9) permettent cependant d'avoir un résumé des problématiques environnementales ou des secteurs concernés par le tracé.

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 ?

La déviation de Fleuré est représentée sur les différentes cartes du projet, sauf peut-être sur les orthophotographies, les clichés aériens ayant été réalisés avant l'achèvement de la route.

Seuls les principes de rétablissement des voiries sont représentés au niveau de l'échangeur des Brousses, une représentation plus précise ne pouvant être faite qu'une fois les études en cours de la section routière Lhonnaizé/Lussac-les-Châteaux finalisées.

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 ?

Le gain de temps d'une heure permis par le projet est dû à deux raisons principales :

- Le projet de LGV Poitiers-Limoges permettant de réduire le temps de parcours Limoges-Poitiers à 35 minutes
- Une ligne à grande vitesse Poitiers-Paris déjà existante pour sa section Tours-Paris, ou en cours de construction pour la section Tours-Poitiers(Bordeaux).

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.

Les 34 premières remarques sont un récapitulatif des recommandations que l'Autorité environnementale a inscrit dans son avis (pièce G du dossier d'enquête). RFF a déjà mis à disposition du public ses observations dans le mémoire complémentaire (pièce H du dossier d'enquête).

La dernière remarque évoque différents points auxquels RFF souhaite apporter les observations ci-dessous :

Concernant le barreau Est-Ouest, RFF rappelle qu'il met en œuvre les politiques de transport décidées par l'Etat et qu'il a donc étudié le projet de LGV Poitiers-Limoges conformément au Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) de 2003. RFF précise que même avec une section en voie unique, la LGV dispose d'une réserve de capacité non négligeable.

Depuis le CIADT de 2003, la ligne TER Poitiers-Limoges a fait l'objet d'importants travaux de modernisation dans le cadre du CPER. Cependant la ligne classique actuelle entre Poitiers et Limoges ne peut répondre aux objectifs issus du débat public de 2006, comme indiqué dans le dossier d'enquête (§2.1 de la pièce C ou §1.1 de la pièce E3). Les deux lignes, TER et LGV, correspondent à des finalités différentes : la ligne TER permet une desserte fine du territoire entre Poitiers et Limoges tandis que la LGV concerne principalement des voyages de plus longue distance. Les deux lignes sont complémentaires.

Enfin, concernant les études archéologiques évoquées, RFF précise qu'un pré-diagnostic archéologique a été réalisé par l'INRAP dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité

publique. Un diagnostic archéologique, et en tant que besoin des fouilles archéologiques préventives, seront réalisées avant le début des travaux, comme sur tout projet d'infrastructure de ce type. Le budget nécessaire à ces fouilles, pour l'ensemble du tracé, a été intégré à l'estimation du projet, comme pour tout projet de LGV.

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.

Comme indiqué à l'avis de M. Thierry GRASSET ci-avant, un pré-diagnostic archéologique a été réalisé par l'INRAP dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Un diagnostic archéologique, et en tant que besoin des fouilles archéologiques préventives, seront réalisées avant le début des travaux, comme sur tout projet d'infrastructure de ce type. Le budget nécessaire à ces fouilles, pour l'ensemble du tracé, a été intégré à l'estimation du projet, comme pour tout projet de LGV.

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'usager d'un trajet Limoges-Poitiers et Limoges –Paris via Poitiers avec cette nouvelle ligne LGV ?

On peut estimer que le coût de la réalisation d'une LGV Poitiers-Limoges entièrement à double voie serait supérieur d'environ 300 millions d'euros, soit environ + 20%.

Concernant le coût du billet via la LGV, il convient de se reporter au chapitre traitant de ce sujet dans la partie 1.1 du présent document.

2.2 - Secteur 1 entre Iteuil et Dienné

Les observations du Maître d'Ouvrage ont été organisées de la manière suivante:

- une partie introductive apporte des précisions sur les thèmes récurrents du présent secteur,
- une seconde partie reprend l'intégralité des observations fournies par la Commission d'Enquête et apporte des éléments de réponses en regard des questions quand celles-ci ne sont pas traitées dans la partie introductive.

De manière homogène, sur l'ensemble du secteur 1, les considérations agricoles sont fortes. Dans cette zone de grande culture, les exploitants souhaitent connaître les modalités de restauration des systèmes d'irrigation et de réparation du drainage mise en place sur ces terres. Ils sont également très soucieux de disposer d'un parcellaire cohérent leur permettant une exploitation optimale du foncier tout comme des rétablissements dès lors que les parcelles sont directement concernées par un effet de coupure. Les dédommagements et indemnités liés à l'exploitation et à la perte de valeur du foncier sont aussi très largement abordés. Plus marginalement, la destruction et la replantation de haies ainsi que les indemnités liées à la remise en cause d'une chasse privée sont ciblées.

Sur de nombreux points présentés dans le chapitre sur l'agriculture de la partie 1.1, ces sujets ne seront traités précisément que dans les phases ultérieures du projet, lorsque le projet est arrêté définitivement et étudié en détail et lorsque les éventuels aménagements fonciers sont actés et également progressivement définis.

Les riverains quant à eux sont plus sensibles aux rétablissements routiers et aux nuisances générés par les travaux (bruit, vibration, rétablissement de voirie...) et les compensations financières que le maître d'ouvrage pourrait proposer. Ces thématiques sont elles aussi reprises dans un chapitre particulier en partie 1.1. en début de document.

Sur les communes de Vivonne, Iteuil et Aslonnes, la préoccupation majeure concerne la Vallée du Clain et les conséquences sur les écoulements hydrauliques. C'est également une question particulière de la commission d'enquête à laquelle une réponse précise est portée par RFF. Selon certains riverains, des préjudices liés à des inondations demandent réparation. La conception du projet ne modifie pas substantiellement le régime de crues du Clain, et en particulier respecte l'obligation de ne pas aggraver les niveaux de crues dans les secteurs habités. Aucun élément ne justifie la prise en compte d'un dédommagement.

Plus marginalement, le calendrier de réalisation laisse planer des incertitudes et des doutes quant à la réalisation du projet et de fait perturbe le citoyen dans ses prises de décisions (cf courrier de Vigilance Peyrilhac). Sur ce point, les conclusions de la commission Mobilité 21 reprises par le gouvernement ne remettent pas en cause le processus d'études enclenché depuis le débat public mais l'inscrivent dans une nouvelle perspective de calendrier probablement avec des échéances plus lointaines.

De même, en ce qui concerne les acquisitions foncières, les montants des acquisitions ainsi que les montants des indemnités seront déterminés ultérieurement, une fois les emprises stabilisées et le lancement des acquisitions foncières décidé. Une estimation de France Domaines sera le préalable au début des négociations en vue de l'acquisition.

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.

Le projet de LGV n'entraîne aucune modification de desserte du hameau du Port.

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.

Il n'est pas immédiat de départager l'intégration esthétique d'un remblai qui paysagé revêt un aspect plus proche de l'environnement végétal dans lequel il s'insère, de celle d'un ouvrage d'art plus « artificiel ». Les ouvrages d'art de trop faible hauteur sont aussi assez « moins élancés » avec des piles très courtes et des effets d'ombres perturbants pour la végétation. Un équilibre doit comme pour les aspects hydrauliques présentés par ailleurs, être recherché.

L'aménagement paysagé défini dans le dossier, visera dans ce secteur à atténuer les effets de coupure visuelle et fonctionnelle des remblais et à les insérer dans la trame et les reliefs existants ; il s'agira principalement, en continuité de la trame existante de planter des haies bocagères et de mettre en place des boisements reprenant les motifs de ponctuation du paysage qui se retrouvent dans la plaine du Clain.

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 ?

Aucun bâti du Port n'est soumis à un niveau supérieur au seuil réglementaire de 60 dB[A].

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 ?

La RD 95 n'est pas intercepté par le projet alors que la RD 88 est coupée par la LGV au niveau de la Croix Blot. Elle sera quasiment rétablie en place. Les pistes de chantier permettant l'accès au chantier des engins nécessaires à la réalisation du viaduc seront, dans les hypothèses des études d'avant-projet aujourd'hui conduites, connectées à la RD 95 (rive gauche du Clain) et la RD 88 (rive droite).

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.

La LGV n'entraîne pas de modifications substantielles dans les écoulements hydrauliques ; des ouvrages hydrauliques seront positionnés sous le remblai de la LGV pour permettre la continuité des écoulements sans perturbation dommageable (ce qui est pour mémoire également nécessaire pour préserver l'infrastructure).

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.

Aucun bâti du Port n'est soumis à un niveau supérieur au seuil réglementaire de 60 dB[A].

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 Mougou.

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.

Aucun bâti du Port et de Mougou n'est soumis à un niveau supérieur au seuil réglementaire de 60 dB[A].

L'aménagement paysagé visera dans ce secteur à atténuer les effets de coupure visuelle et fonctionnelle des remblais et à les insérer dans la trame et les reliefs existants ; il s'agira principalement, en continuité de la trame existante de planter des haies bocagères et de mettre en place des boisements reprenant les motifs de ponctuation du paysage qui se retrouvent dans la plaine du Clain.

Le pré-diagnostic réalisé par l'INRAP a permis d'identifier précisément les enjeux archéologiques dont deux sites néolithiques sur la commune d'Iteuil. Une campagne de diagnostic systématique sera réalisée ultérieurement ; elle permettra d'évaluer l'impact archéologique réel du projet et de définir les mesures à mettre en œuvre pour conserver les sites ou leurs mémoires par des opérations de fouille.

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 ?

L'état initial de l'environnement a été mené sur l'ensemble de la zone préférentielle de passage, d'Iteuil au Palais-sur-Vienne. La base de maintenance principale (5 ha) et la base travaux (30 ha) nécessaire à la réalisation des travaux ferroviaires se situera sur les communes de Fleuré et Dienné et la base de maintenance secondaire (3 ha) se situera sur la commune de Peyrilhac.

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.

Une analyse de l'ensemble des impacts du projet a été conduite dans cette section du projet, comme dans l'ensemble de celui-ci.

Une étude avec simulation informatique détaillée a été conduite. Elle vérifie notamment la neutralité du projet, vis-à-vis de risque d'élévation du niveau des crues dans les secteurs habités notamment au Port.

Le projet de LGV n'entraîne aucune modification de desserte du hameau 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.

Des précisions sur les études hydrauliques menées pour la vallée du Clain sont présentées en fin de document, dans la partie traitant les observations de la Commission d'Enquête.

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 ?

La fréquence de circulation des TER est indépendante du projet de LGV. Les circulations TER sur cet axe sont sous l'autorité du Conseil Régional de Poitou-Charentes qui décide des fréquences et des dessertes. Ces circulations peuvent se superposer sur cet axe ferroviaire, notamment compte tenu des transferts de TAGV vers la ligne LGV SEA Tours Bordeaux mise en service en 2017

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 ?

La méthodologie pour définir l'impact acoustique du projet est déclinée dans la pièce E4 (p. 199 à 206). Cette méthodologie a été appliquée dans le cadre de ce projet : aucun bâti du Port n'est soumis à un niveau supérieur au seuil réglementaire de 60 dB[A].

Des mesures sont régulièrement réalisées après mise en service pour vérifier si le niveau de bruit est bien inférieur au seuil réglementaire. Si tel n'est pas le cas, des protections acoustiques sont mises en œuvre pour en limiter l'impact.

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%).

Il est en effet prévu un aménagement paysagé qui visera dans ce secteur à atténuer les effets de coupure visuelle et fonctionnelle des remblais et à les insérer dans les la trame et les reliefs existants ; il s'agira principalement, en continuité de la trame existante de planter des haies bocagères et de mettre en place des boisements reprenant les motifs de ponctuation du paysage qui se retrouvent dans la plaine du Clain. L'ensemble de ces aménagements sont partie intégrante du projet et donc prévus au budget du projet.

Il n'est pas prévu d'indemnisation pour prise en charge de frais vétérinaires liés au stress.

Le chantier est interdit au public en dehors des périodes de visite. L'entreprise qui réalise les travaux a une obligation de sécuriser le chantier, les mesures mises en œuvre à cet effet sont de sa responsabilité. A terminaison, la ligne est entièrement clôturée.

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 ?

Aucun aménagement n'est prévu sur le cours du Clain. Le projet préserve totalement les écoulements hydrauliques de la rivière.

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.

Le rétablissement du chemin longeant le Clain se fera sous le viaduc.

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).

Les études d'avant-projet détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures proposés dans ce domaine. Le viaduc permet un franchissement de la ligne sur chacune des rives du Clain ; sur les communes d'Aslonnes et la Villedieu-du-Clain, les franchissements se font par des ouvrages supérieurs qui ne posent pas de problème de gabarit supérieur.

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).

L'impact sur cette exploitation est fort. Une étude technico-économique devra préciser les conditions pour pérenniser cette entreprise.

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.

L'impact sur cette exploitation est fort. Une étude technico-économique devra préciser les conditions pour pérenniser cette entreprise.

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.*

Au droit du Petit Bord, le tracé se fait en fort déblai qui devient progressivement moins marqué. Le passage en déblai est favorable et limite localement l'impact acoustique. A ce stade, aucun modelé complémentaire n'est prévu. Ce déblai permet le rétablissement à niveau et en place de la route américaine. Les cheminements de voisinage seront rétablis par rabattement sur la RD 88, la route américaine et la RD 88b.

Le boisement d'un délaissé au nord de la ligne et la plantation de haies doivent permettre de mieux insérer la transition déblai-remblai. Le bois des Brûlis sera conservé.

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 ?

Le projet occasionne une emprise limitée sur la ZNIEFF 1 « Sources tuffeuses de Port-Laverré ». Les mesures de mise en défens des stations de cardère poilue, d'odontite de Jaubert, de pelouse calcaire et de source tuffeuse permettront d'avoir un impact résiduel faible. La réhabilitation écologique de peuplement à Grand Carex, de l'aulnaie frênaie rivulaire, de la station de fritillaire pintade qui ne peuvent être évités généreront également un impact, évalué comme faible. En complément, il est proposé un confortement et une gestion conservatoire de l'aulnaie frênaie, l'ouverture et l'entretien de clairières autour des stations de fritillaire pintade et la restauration/gestion de pelouses sur les coteaux.

Tout au long du processus d'études menant à la mise à l'enquête publique du projet, RFF s'est conformé aux orientations issues du débat public et aux validations et instructions données dans le cadre de la gouvernance du projet.

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 ?

Au sein de l'aire d'étude du projet, 3 PPRI sont à ce jour approuvés : Vallée de la Vienne, Gartempe aval et Vincou, Vallée de l'Aurence. Le Clain présente comme tous les cours d'eau de l'aire d'étude une zone inondable pouvant atteindre 1 km de largeur (cf Atlas des zones inondables du Clain dans la Vienne). Aux alentours de cette zone, quelques bâtis en zone inondable peuvent être observés.

Le plan de prévention du risque naturel d'inondation et de mouvement de terrain de la Vallée du Clain ne concerne pas, à notre connaissance, les communes d'Iteuil et Aslonnes.

RFF confirme que les hypothèses d'étude s'appuient sur les données de la crue centennale avec un débit de pointe considéré de 369 m³/s.

La LGV Poitiers Limoges n'est pas prévue pour la circulation fret.

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.

Si ce terrain est nécessaire à la réalisation du projet, il pourra faire l'objet d'une acquisition partielle ou totale par le maître d'ouvrage.

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.

L'exploitation n'est pas localisable compte tenu des informations retranscrites dans le registre.

M Brunet ayant donné ses coordonnées il pourra être contacté.

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.

Les grands itinéraires de randonnée (GR, chemins inscrits au PDIPR) sont répertoriés et leur rétablissement est prévu dans le cadre du projet. Les chemins de randonnée et sentiers locaux seront recensés ultérieurement et des modalités de rétablissement seront alors proposées.

Les études d'avant-projet détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures proposés dans ce domaine. Le viaduc permet un franchissement de la ligne sur chacune des rives du Clain ; sur les communes d'Aslonnes et la Villedieu-du-Clain, les franchissements se font par des ouvrages supérieurs.

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.

La Croix Blot devra être déplacée. Le positionnement futur de la Croix Blot sera arrêté en concertation avec la commune et les personnes intéressées.

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 ?

La croix Blot devra être déplacée

Le positionnement futur de la Croix Blot sera arrêté en concertation avec la commune et les personnes intéressées.

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).

Les plans d'épandage peuvent être remis en cause par la restructuration du parcellaire. RFF prendra en charge financièrement leur refonte.

Dans les phases suivantes du projet, la réflexion sera poursuivie dans le but d'optimiser les mises en dépôts.

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 ?*

Le profil en long de la LGV se situe systématiquement au-dessus du niveau des nappes souterraines, aucun impact quantitatif n'a été identifié.

Le projet traverse sur un linéaire de 4,4 km le périmètre de protection éloignée du forage de Fontjoise et de 2 km pour la source du même nom. Passant 20 m au-dessus de la réserve d'eau souterraine, il n'y aura pas d'impact relatif aux drainages éventuels des nappes et sur l'utilisation de l'eau. Exposée à un risque de pollution par les traitements phytosanitaires de la ligne, une solution alternative au traitement chimique sera recherchée. La solution définitive sera proposée lors de l'élaboration du dossier d'autorisation au titre de l'article L 214.1 du code de l'environnement en concertation avec les services chargés de la police de l'eau.

Le positionnement futur de la Croix Blot sera arrêté en concertation avec la commune et les personnes intéressées.

Le projet occasionne une emprise limitée sur la ZNIEFF 1 « Sources tuffeuses de Port-Laverré ». Les mesures de mise en défens des stations de cardère poilue, d'odontite de Jaubert, de pelouse calcaire et de source tuffeuse permettront d'avoir un impact résiduel faible. La réhabilitation écologique de peuplement à Grand Carex, de l'aulnaie frênaie rivulaire, de la station de fritillaire pintade qui ne peuvent être évités généreront également un impact évalué comme faible. En complément, il est proposé un confortement et une gestion conservatoire de l'aulnaie frênaie, l'ouverture et l'entretien de clairières autour des stations de fritillaire pintade et la restauration/gestion de pelouses sur les coteaux.

Les grands itinéraires de randonnée (GR, chemins inscrits au PDIPR) sont répertoriés et leur rétablissement est prévu dans le cadre du projet. Les chemins de randonnée et sentiers locaux seront recensés ultérieurement et des modalités de rétablissement seront alors proposées. Les études d'avant-projet détaillées seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures proposées dans ce domaine. Le viaduc permet un franchissement de la ligne sur chacune des rives du Clain ; sur les communes d'Aslonnes et la Villedieu-du-Clain, les franchissements se font par des ouvrages supérieurs.

Le secteur de la zone forestière du petit Bord et du bois des Brousses n'a pas été recensé comme étant d'enjeu fort même si effectivement des passages d'animaux y sont observés.

La ferme est impactée fortement par le projet ; le projet nécessitera d'en revoir l'organisation globale.

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 mètres 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.*

La voie romaine sera reconnectée par rabattement sur l'ouvrage de la RD 88.

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.

Au sein de l'aire d'étude du projet, 3 PPRI sont à ce jour approuvés : Vallée de la Vienne, Gartempe aval et Vincou, Vallée de l'Aurence. Le Clain présente comme tous les cours d'eau de l'aire d'étude une zone inondable pouvant atteindre 1 km de largeur (cf Atlas des zones inondables du Clain dans la Vienne). Aux alentours de cette zone, quelques bûches en zone inondable peuvent être observés.

Le plan de prévention du risque naturel d'inondation et de mouvement de terrain de la Vallée du Clain ne concerne pas, à notre connaissance, les communes d'Iteuil et Aslonnes.

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 ?*

Aucun bâti du secteur n'est soumis à un niveau supérieur au seuil réglementaire de 60 dB[A] et aux vibrations. Seuls quelques bâtis des Teilles, de Vaintray et du bourg d'Aslonnes peuvent avoir des vues sur le viaduc au niveau du Clain.

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.

Pour une plus grande clarté et une meilleure visibilité, certains noms de lieux-dits ont été supprimés. En revanche, le projet proposé dans le chapitre 3 des pièces E9 est sous fond cartographique IGN non retouché (identique à la carte 1727 E).

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 ?*

La voie romaine sera reconnectée par rabattement sur l'ouvrage de la RD 88. Le positionnement futur de la Croix Blot sera arrêté en concertation avec la commune et les personnes intéressées.

Le projet traverse sur un linéaire de 4,4 km le périmètre de protection éloignée du forage de Fontjoise et de 2 km pour la source du même nom. Passant 20 m au-dessus de la réserve d'eau souterraine, il n'y aura pas d'impact relatif aux drainages éventuels des nappes et sur l'utilisation de l'eau. Exposée à un risque de pollution par les traitements phytosanitaires de la ligne, une solution alternative au traitement chimique sera recherchée. La solution définitive sera proposée lors de l'élaboration du dossier d'autorisation au titre de l'article L 214.1 du code de l'environnement en concertation avec les services chargés de la police de l'eau.

Le profil en long de la LGV se situe systématiquement au-dessus du niveau des nappes souterraines, aucun impact quantitatif n'a été identifié. Le traitement des eaux usées n'en sera donc pas affecté.

Le sentier des sources passant à Iteuil sera rétabli par un rabattement vers l'ouvrage routier rétabli en rive gauche du Clain. Les 2 chemins inscrits au PDIPR passant sur la commune d'Aslonnes seront rétablis par rabattement sur les ouvrages routiers des RD 88, 88b et 741.

Le circuit passant par la route américaine sera rétabli en place.

Les études d'avant-projet détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures proposés dans ce domaine. Le viaduc permet un franchissement de la ligne sur chacune des rives du Clain ; sur les communes d'Aslonnes et la Villedieu-du-Clain, les franchissements se font par des ouvrages supérieurs.

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 indemnisation est prévue pour les habitants qui subiront un allongement de leur trajet quotidien pour aller travailler ?*

Pour une plus grande clarté et une meilleure visibilité, certains noms de lieux-dits ont été supprimés. En revanche, le projet proposé dans le chapitre 3 des pièces E9 est sous fond cartographique IGN non retouché (identique à la carte 1727 E).

Le chemin pédestre longeant le haut du coteau de Vaintray ne sera pas rétabli en place.

Préalablement à la réalisation des travaux, les réseaux sont répertoriés et déviés.

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 ?*

Le profil en long de la LGV se situe systématiquement au-dessus du niveau des nappes souterraines, aucun impact quantitatif n'a été identifié.

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.

Seules les emprises nécessaires à la réalisation du projet feront l'objet d'acquisition. L'effet d'emprise sur le bois est inférieur à 5ha, le reste du bois sera préservé.

Le profil en long de la LGV se situe systématiquement au-dessus du niveau des nappes souterraines, aucun impact quantitatif n'a été identifié.

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'écoulement 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 ?*

Les plans d'épandage peuvent être remis en cause par la restructuration du parcellaire. RFF prendra en charge financièrement leur refonte.

La future activité touristique ne semble pas compatible avec le projet de LGV.

Le chemin menant de Puygrenieux à la Clielle sera rétabli le long de la LGV pour assurer le maintien des dessertes.

Le profil en long de la LGV se situe systématiquement au-dessus du niveau des nappes souterraines, aucun impact quantitatif n'a été identifié.

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.

A ce stade de définition des études, la parcelle cadastrale sur laquelle se trouve la première habitation (Mr et Mme Coudreau) sur la gauche à l'entrée de La Villedieu-du-Clain n'est pas impactée par le projet de rétablissement. Cependant les parcelles situées juste au sud (étang) appartenant au même propriétaire et situées également en partie sur la commune d'Aslonnes, sont concernées par le projet de rétablissement (les études ultérieures d'Avant-Projet Détaillé préciseront les impacts).

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 ?

Les sentiers « des Loges » et « des Touches » sont interceptées par le projet. Leur rétablissement est assuré par des rabattements vers les ponts-routes situés à proximité. Des mesures d'accompagnement pourront également être proposées telles que des aménagements permettant de favoriser la sécurité des usagers.

Les études d'avant-projet détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures proposés dans ce domaine.

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 2ème 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.

RFF a, lors des phases de concertation préalables à l'enquête publique, été sollicité pour un abaissement du profil en long de la ligne au droit du lieu-dit « Les Cartes ». Cette demande pourra être étudiée très précisément dans les phases ultérieures du projet, en s'appuyant sur des relevés terrain complémentaires.

Le prolongement du modelé boisé pourra également être réalisé en accord avec le propriétaire.

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 ?

Au sein de l'aire d'étude du projet, 3 PPRI sont à ce jour approuvés : Vallée de la Vienne, Gartempe aval et Vincou, Vallée de l'Aurence. Le Clain présente comme tous les cours d'eau de l'aire d'étude une zone inondable pouvant atteindre 1 km de largeur (cf Atlas des zones inondables du Clain dans la Vienne). Aux alentours de cette zone, quelques bâtis en zone inondable peuvent être observés.

Le plan de prévention du risque naturel d'inondation et de mouvement de terrain de la Vallée du Clain ne concerne pas, à notre connaissance, les communes d'Iteuil et 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 ?

Le projet de LGV est neutre par rapport au nombre de trains au départ de Poitiers, la quasi-totalité des trains se couplant à une rame venant du sud ou de l'ouest en gare 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.*

Le besoin exprimé en passage agricole a bien été identifié. Il apparaît clairement page 129 de la pièce E9 secteur 1 du dossier d'enquête.

A ce stade, il convient de ne pas restreindre le nombre de solutions permettant l'exploitation des terres (chemin d'accès à la chèvrerie ou relocalisation de la chèvrerie). Une étude technico-économique permettra de préciser la solution à mettre en œuvre.

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.*

Si ce chemin ne trouve pas d'usage de desserte, il pourra être remis en culture.

Le pont-rail qui franchit le Miosson mesure de 20 mètres. Cette ouverture hydraulique permet les écoulements hydrauliques en cas de crues. RFF a complété les études hydrauliques à la demande de la commune de Gizay, préoccupée par l'affluent du Miosson qui traverse le bourge de Gizay.

L'accès aux parcelles agricoles sera assuré par des chemins latéraux à la LGV.

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.

A ce stade, il convient de ne pas restreindre le nombre de solutions permettant l'exploitation des terres (chemin d'accès à la chevrerie ou relocalisation de la chevrerie). Une étude technico-économique permettra de préciser la solution à mettre en œuvre.

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.

L'existence de ce chemin n'est pas remise en cause.

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 ?

Aucun bâti n'est soumis à un niveau supérieur au seuil réglementaire de 60 dB(A). Il en est de même pour le phénomène vibratoire.

Le passage en déblai de la RD 1 et l'abaissement du profil en long de la LGV contribuent à limiter les nuisances sonores.

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... ?

Dans le bois de Vernon où l'enjeu écologique est très fort notamment pour la grande faune, deux ouvrages pour la grande faune sont prévus. Ils seront également rendus attractifs aux chiroptères et aux amphibiens.

Les espèces mentionnées manquantes dans cette observation sont bien présentes dans le dossier du maître d'ouvrage (pièce E4, E9 et H). Il est par ailleurs mentionné que le Bois de Vernon présente une sensibilité forte vis-à-vis des chiroptères et qu'il offre de bonnes opportunités de sites de reproduction et d'habitats de repos pour amphibiens et reptiles.

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.

L'impact sur la propriété du Grémillon a été évalué comme fort sans toutefois remettre en cause l'exploitation. Une étude complémentaire pourra permettre d'en préciser la viabilité et les solutions les plus pertinentes à mettre en œuvre.

La procédure d'aménagement foncier peut a priori constituer un premier élément de réponse (voir infra) pour la restructuration du parcellaire.

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.

Le passage d'engins agricoles et forestiers sera rendu possible au niveau du passage faune situé au pk 16,1.

Les cheminements doux resteront possibles sur l'ensemble des ouvrages supérieurs.

En revanche, compte tenu de la sensibilité du corridor identifié au pk 15,3, la mixité des usages sera contraire à la fonctionnalité recherchée.

L'impact sur la propriété de La Cope a été évalué comme intermédiaire ; les mesures proposées pour pérenniser l'exploitation consistent en une réorganisation du parcellaire avec rétablissements des aménagements lourds et légers. La procédure d'aménagement foncier peut a priori constituer un premier élément de réponse (voir infra) pour la restructuration du parcellaire.

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 se justifie pas car divisant encore le parcellaire.

Le besoin d'un rétablissement agricole pour la ferme de Villiers a bien été identifié ; ce rétablissement est proposé dans la plaine de la Buffalière, bénéficiant ainsi à plusieurs exploitants présents sur le secteur.

Les rétablissements figurant dans le dossier ont été soumis à la concertation locale ; ils répondent aux besoins identifiés lors de la concertation locale. Ce rétablissement pourra évoluer en fonction de la configuration future du parcellaire agricole.

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.

Les rétablissements figurant dans le dossier ont été soumis à la concertation locale ; ils répondent aux besoins identifiés lors de la concertation locale. Ce rétablissement pourra évoluer en fonction de la configuration future du parcellaire agricole.

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.

Les rétablissements figurant dans le dossier ont été soumis à la concertation locale ; ils répondent aux besoins identifiés lors de la concertation locale. Ce rétablissement pourra évoluer en fonction de la configuration future du parcellaire agricole.

Si les indemnisations sont prévues pour de nombreux préjudices ou pertes d'exploitation, aucune indemnisation n'est prévue pour la perturbation des animaux. A ce stade, rien ne laisse préjuger d'une telle situation, les animaux ayant eux-mêmes une capacité d'adaptation aux évolutions de leur environnement. Seule une étude technico-économique permettra de préciser les conditions pour pérenniser l'activité.

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 leur 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).

Afin d'éloigner les trains d'approvisionnement des habitations de la Gare de Fleuré, le débranchement du raccordement depuis la ligne classique a été décalé vers le nord-ouest. Des dispositifs de protection acoustique et visuelle seront mis en place pour les habitations les plus proches, notamment celles du hameau de la Gare. Si les dispositifs proposés s'avéraient être insuffisants, l'acquisition des 2 habitations contigües à la voie ferrée existante serait proposée de manière à implanter un dispositif de protection efficace pour les autres habitations situées au nord de la ligne existante.

Les besoins d'acquisition seront précisés au regard d'études complémentaires sur l'exploitation de la base travaux.

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.

Afin d'éloigner les trains d'approvisionnement des habitations de la Gare de Fleuré, le débranchement du raccordement depuis la ligne classique a été décalé vers le nord-ouest. Des dispositifs de protection acoustique et visuelle seront mis en place pour les habitations les plus proches, notamment celles du hameau de la Gare. Si les dispositifs proposés s'avéraient être insuffisants, l'acquisition des 2 habitations contigües à la voie ferrée existante serait proposée de manière à implanter un dispositif de protection efficace pour les autres habitations situées au nord de la ligne existante.

Les besoins d'acquisition seront précisés au regard d'études complémentaires sur l'exploitation de la base travaux.

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 ?

L'impact sur cette exploitation agricole qui pratique la vente directe est fort. Une étude technico-économique permettra de préciser les impacts liés à la présence de la base travaux et à la fermeture temporaire de la RD 143.

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 ?

RFF ne procédera pas à une substitution du moyen chauffage mais proposera une acquisition du bois situé dans les emprises du projet.

Aucune indemnité n'est prévue pour une activité qui n'a pas d'existence formelle.

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.

Afin d'éloigner les trains d'approvisionnement des habitations de la Gare de Fleuré, le débranchement du raccordement depuis la ligne classique a été décalé vers le nord-ouest. Des dispositifs de protection acoustique et visuelle seront mis en place pour les habitations les plus proches, notamment celles du hameau de la Gare. Si les dispositifs proposés s'avéraient être insuffisants, l'acquisition des 2 habitations contiguës à la voie ferrée existante serait proposée de

manière à implanter un dispositif de protection efficace pour les autres habitations situées au nord de la ligne existante.

Les besoins d'acquisition seront précisés au regard d'études complémentaires sur l'exploitation de la base travaux.

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 Guillonnière 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.

RFF a présenté à l'avancement les études engagées sur le projet. Les remarques émises par les communes et riverains ont conduit à faire évoluer les options de tracé ainsi que les mesures proposées.

Des échanges de concertation ont eu lieu à plusieurs reprises, que ce soit lors de rencontres en face à face ou bien lors de réunion organisée avec la mairie. RFF a régulièrement invité les riverains, généralement à la fin des principales phases d'étude.

Les intervenants de RFF se doivent de suivre l'arrêté préfectoral pour mener les inventaires et levés nécessaires aux études.

L'impact sur l'exploitation est fort. Une étude technico-économique pourrait permettre d'en vérifier la pérennité.

Le Bois de Laffa et sa mare constituent un site à enjeux assez forts à forts pour des espèces animales et végétales (Potamot, damier de la sucise, miroir, leste fiancé...). C'est pourquoi RFF a retenu du décalage du rétablissement de la RD 2 afin de l'écarter de la lisière du bois et de réduire les risques de dégradation de celui-ci.

Les zones de stockage de matériels et produits divers ne sont pas prévues sur Laffa.

Le profil en long de la LGV se situe systématiquement au-dessus du niveau des nappes souterraines, aucun impact quantitatif sur les puits n'a été identifié.

Aucun bâti n'est soumis à un niveau supérieur au seuil réglementaire de 60 dB(A). Il en est de même pour le phénomène vibratoire. Néanmoins des dispositifs de protection acoustique et visuelle seront mis en œuvre pour limiter les nuisances de la base travaux.

Durant la phase d'exploitation de la base travaux, Laffa sera protégée par un merlon boisée à l'est et un merlon provisoire au nord ; ce dernier sera détruit après les travaux et seul sera conservé le merlon boisé en protection de la base maintenance.

Une base travaux répond à la réglementation d'Installation Classée pour l'Environnement. A ce titre, une demande d'autorisation est déposée en préfecture précisant les modalités d'implantation de la base et le type d'installation. Dans ce cadre des études complémentaires (acoustiques, visuelles, environnementales...) sont réalisées et des mesures compensatoires sont mises en œuvre.

Avant tout démarrage des travaux, les réseaux sont identifiés et déplacés pour être rétablis.

L'exploitant de la ligne sera chargé de gérer et réguler les populations de lapins le long de la ligne.

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 signalement 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 ?*

La localisation des reboisements compensatoires sera précisée ultérieurement en concertation avec les services de l'état en charge des autorisations liées au défrichement.

Origine de l'observation

EARL du Trèfloit 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.*

Les ponts-routes et voieries sont prévus pour supporter les charges habituellement acceptées sur le réseau routier secondaire.

La mise sous terre des réseaux électriques n'est pas envisagée dans ce projet.

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 ?*

L'implantation de la base travaux sur les parcelles du GAEC de la Voie génère un impact fort qui devra être pris en compte.

Si les indemnités sont prévues pour de nombreux préjudices ou pertes d'exploitation, aucune indemnité n'est prévue pour la perturbation des animaux. A ce stade, rien ne laisse préjuger d'une telle situation, les animaux ayant eux-mêmes une capacité d'adaptation aux évolutions de leur environnement.

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.*

Le tracé de la LGV est en déblai relativement profond au droit du centre de loisirs, notamment pour minimiser les nuisances sonores. RFF prend note de la nécessité de faciliter l'accès au site durant la phase de travaux par une signalisation adaptée.

Concernant les chemins et sentiers de randonnée, les études d'avant-projet détaillées seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures proposées dans ce domaine.

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.

Une étude de bruit sera réalisée préalablement à la mise en place de la base travaux.

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.

2.3 - Secteur 2 entre Lhonnaizé et Persac

Les observations du Maître d'Ouvrage ont été organisées de la manière suivante:

- une partie introductive apporte des précisions sur les thèmes récurrents du présent secteur,
- une seconde partie reprend l'intégralité des observations fournies par la Commission d'Enquête et apporte des éléments de réponses en regard des questions quand celles-ci ne sont pas traitées dans la partie introductive.

Sur ce secteur, les prélèvements fonciers et les modalités de mise en œuvre des aménagements fonciers et des rétablissements sont évoquées à plusieurs reprises dans les contributions.

Une infrastructure ferroviaire nouvelle consomme des terrains agricoles et génère une désorganisation des exploitations agricoles et des effets de coupure des cheminements agricoles. L'aménagement foncier est un moyen envisageable à terme pour réduire, voire annuler les préjudices causés par la consommation de terres agricoles, l'effet de coupure et de déstructuration. La prise de décision sur le réaménagement foncier ne peut être décidée que par les commissions communales ou inter communales et sous maîtrise d'ouvrage des Conseils Généraux. Selon son mode de réalisation (avec ou sans inclusion d'emprise) l'impact du prélèvement sera ressenti différemment : pas de perte de foncier avec inclusion et cohérence du parcellaire, perte de foncier mais parcellaire cohérent sans inclusion. Dans tous les cas dans l'attente de l'aménagement foncier des indemnités seront versés aux ayants droits. Si aucun aménagement n'est décidé il y a une perte nette de foncier.

Ce sujet a été abordé bien en amont avec les 2 conseils généraux.

Le rétablissement de l'ensemble des cheminements nécessaires au fonctionnement des exploitations sera assuré par rétablissement sur place ou par rabattement sur d'autres voiries en concertation avec les exploitants agricoles et les acteurs locaux. Compte tenu de l'évolution possible de la structure des exploitations agricoles, de la réalisation effective ou non d'aménagement foncier, l'emplacement exact des rétablissements sera étudié à un stade plus avancé du projet. La mise en place d'un régime d'indemnisation pour un allongement de parcours (et déformation de parcelles) est également envisageable dans le cas où il n'y a pas d'aménagement foncier, de même que l'achat direct de l'emprise.

De même, en ce qui concerne les acquisitions foncières, les montants des acquisitions ainsi que les montants des indemnités seront déterminés ultérieurement, une fois les emprises stabilisées et le lancement des acquisitions foncières décidé. Une estimation de France Domaines sera le préalable au début des négociations en vue de l'acquisition.

Sur de nombreux points présentés dans le thème agriculture/sylviculture de la partie 1.1, les sujets ne seront traités précisément que dans les phases ultérieures du projet, lorsque le projet est arrêté définitivement et étudié en détail et lorsque les éventuels aménagements fonciers sont actés et également progressivement définis.

Plus marginalement, les compensations pour la perte d'activité cynégétique font également l'objet de questions sur ce secteur.

Les pertes financières avérées liées aux revenus complémentaires de certains territoires de chasse seront prises en charge dans le cadre des mesures compensatoires.

Sur la commune de Civaux, le gain pour les habitants de la Vienne est remis en question à plusieurs reprises.

Bien que les avantages du projet soient plus importants pour le Limousin, le rapprochement entre les 2 capitales régionales que sont Poitiers et Limoges sera bénéfique pour les 2 communes.

Par ailleurs, les retombées économiques du chantier profiteront aux 2 départements, notamment la base travaux principale se situe en Vienne

Par ailleurs, plusieurs habitants des communes de Civaux et Persac nous font part de leur inquiétude quant à la rupture du barrage de la Vassivière. L'Autorité environnementale a elle aussi demandé des précisions sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondant aux zones inondables et au risque de ruptures de barrage.

Ce risque de submersion suite à la rupture des grands barrages de Lavaud-Gelade et Vassivière a bien été identifié par RFF (page 180 de la pièce E2) pour les communes de Civaux, Gouëx, Lussac-les-Châteaux, Mazerolles et Persac en Vienne. Compte tenu du temps d'arrivée du front d'onde de submersion estimé entre 10h30 et 11h, cet événement très rare, serait traité par une mesure d'exploitation visant à arrêter les trains.

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.

Cette exploitation (n°4398) sera fortement impactée par le projet avec un prélèvement foncier d'environ 14,1 % de la SAU. Les mesures mises en place consisteront en la délocalisation complète de l'exploitation en prenant en compte l'état des structures actuelles. Un accompagnement spécifique sera également mis en place.

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.

Le modelé des Fosses et l'alignement d'arbres ont une vocation paysagère pour préserver le cadre de vie du secteur.

Le rétablissement prévu au PK 25,7 permet par rabattement de reconnecter l'ensemble des voiries du secteur et évite un passage dans le bourg de Lhonnaizé depuis la RN 147 (en direction des Fosses).

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 Lhonnaizé en bordure d'îlot

Un accès depuis la RN 147 pour aller vers la Carte et Vertoux, pendant la phase travaux.

Les modalités de rétablissement agricoles seront précisées ultérieurement au regard de la mise en œuvre ou non d'un aménagement foncier.

L'équipement détruit (réseau incendie) sera remplacé ou indemnisé.

La remise en terre de la portion de voie désaffectée se fera en concertation avec les riverains et la commune.

Origine de l'observation

M. Pierrick GIRAULT à Lhonnaizé (n°13)

Bruno COURAULT à Civaux (n° 14)

Philippe BELOUIN à Lhonnaizé (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.

RFF n'est pas opposé à la mise à disposition de matériaux après concertation avec les acteurs et organismes locaux mais précise qu'il ne peut être maître d'ouvrage sur ces sujets et rappelle les aspects réglementaires liés à la constitution de réserves d'eau (étude d'impact, étude d'incidence Natura 2000 ou bien encore loi sur l'eau) et au respect des documents d'urbanisme.

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.

L'activité ne devrait pas être remise en cause ni subir de baisse d'activité en phase d'exploitation de la LGV. Une gêne pourra en revanche être occasionnée en phase travaux.

RFF propose la mise en place de mesures en phase travaux (maintien des accès, information des riverains).

En cas de pertes économiques avérées, des compensations financières seront mises en place.

Origine de l'observation

M. Hubert REGUILLON le bois du Loup à Lhonnaizé (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 m2 supplémentaires seront nécessaires pour protéger l'ouvrage contre les éventuelles chutes d'arbres.

Le dossier d'enquête mentionne bien 8,3 ha concernés par l'emprise travaux sur l'exploitation sylvicole n°19.

Origine de l'observation

M. Hubert REGUILLON le bois du Loup à Lhonnaizé (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 dédommagements 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 dédommagements ?

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 Rafinère ?

La pièce E9 du dossier d'enquête spécifie les dimensions du passage faune au bois de Pouzioux. Ce passage mesure 25 m de large et 115 m de long.

La longueur et la profondeur de la tranchée en sortie du bois de Pouzioux avant l'arrivée dans la Dive sont respectivement de 900 mètres et d'une douzaine de mètres en moyenne. Dans ces conditions, la réalisation n'est techniquement pas envisageable.

Les études ont conduit le maître d'ouvrage à disposer d'une très bonne connaissance des enjeux présents dans l'aire d'étude. Ceux relatifs aux Bois de Pouzioux sont synthétisés page 254 de la pièce E2 du dossier.

Des barrières de protection d'amphibiens seront mises en place pour empêcher le franchissement de la ligne par ces espèces. Le passage petite faune au niveau du bois de Pouzioux (ouvrage hydraulique de type radier artificiel) sera aménagé de façon à être favorable au passage des amphibiens.

Un passage par une buse positionnée sous remblai est prévu dans le bois de Pouzioux au PK 23,7.

Les ouvrages hydrauliques de rétablissement du ruisseau de la Vallée des Hortioux et de son affluent seront aménagés avec des banquettes pour permettre le passage de la petite faune et de la faune semi-aquatique.

L'emprise moyenne d'une LGV est de 10 ha au kilomètre.

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 ?

La question du temps de parcours est développée dans le thème temps de parcours de la partie 1.1. Aucun élément ne permet d'affirmer qu'il y a saturation du réseau atlantique.

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 ?

L'impact sur l'agriculture a été estimé non pas en termes financiers mais en termes d'impact sur les exploitations (prélèvements fonciers, nombre d'exploitations impactées...) et les mesures de réduction correspondantes définies.

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 ?

Cette habitation est située en dehors des emprises du projet en bordure de RN 147.

Pour préserver le cadre de vie de l'Etang, RFF propose un aménagement paysager soigné en réalisant un modelé boisé dans sa partie haute le long de la LGV et en prairie extensive le long de la RN147.

Origine de l'observation

M. Gérard RIMETEAU La Chevralière 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.

L'état d'avancement du projet de la mise à 2x2 voies de la RN147 ne permet pas de procéder à une analyse des effets cumulés avec la LGV.

Néanmoins, des échanges ont eu lieu avec le Maître d'ouvrage de manière à ce que le projet routier puisse tenir compte au mieux des aménagements proposés dans le cadre du projet de LGV. Par ailleurs, en cas de jumelage (et en fonction de la configuration de celui-ci), des adaptations des mesures environnementales prévues à ce jour pour la LGV pourront au besoin être apportées sur le secteur considéré, afin de favoriser une intégration des deux infrastructures qui soit la plus respectueuse possible de l'environnement dans lequel elles s'inscrivent, et en accord avec l'ensemble des réglementations en vigueur. De même, l'insertion paysagère en cas de jumelage devra être regardée sur ces 2 projets au droit des ouvrages de franchissement de la Vienne et de la Dive afin d'assurer une cohérence paysagère et une certaine transparence entre les 2 ouvrages (hauteur et placement des piles, hauteur des plateformes).

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.

Suite à la demande de l'Ae de prévoir des mesures plus adaptées à la dimension de la rupture des continuités écologiques créée par la ligne, RFF a proposé de densifier le nombre d'ouvrages en adéquation avec les besoins recensés et identifiés par les spécialistes. Un passage grand faune d'une largeur de 7 mètres est donc prévu au PK 31,1.

Les études d'avant-projet détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures et aménagements proposés dans ce domaine.

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.

Dans ce secteur, RFF propose un boisement complémentaire et la régénération des lisières pour atténuer l'impact de l'ouverture créée dans le massif boisé.

Les phases ultérieures d'études et de concertation seront l'occasion de préciser les mesures d'insertion, notamment par rapport aux secteurs bâtis.

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.

RFF a eu ces échanges avec les différents carriers concernés par le projet. Les études ultérieures permettront de préciser les conditions de passage dans les zones exploitées ou à exploiter.

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.

Cette observation est une contribution positive d'acteurs économiques locaux.

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.

Les systèmes d'irrigation et drainage seront rétablis si un système existait préalablement. RFF ne peut cependant se substituer réglementairement au bénéficiaire pour les démarches à engager si nécessaires RFF prendra en charge tous les frais financiers engendrés pour ces démarches et travaux et leur réalisation par les exploitants et propriétaires (qui pourront y intégrer si nécessaire un bureau d'étude spécialisé pour le montage de dossier loi sur l'eau).

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 ?

A ce jour la réglementation en vigueur demande à RFF d'assurer une insertion du projet limitant les impacts du projet. Elle ne prévoit pas la prise en charge d'une dépréciation des biens. Conformément à la réglementation des moyens conséquents sont mis en œuvre par RFF pour favoriser une insertion satisfaisante de la ligne dans son environnement. Ils permettront de réduire très notablement l'éventuel impact. Aucune protection anti-bruit n'est requise réglementairement pour la LGV, les seuls aménagements présentés sont des modelés paysagés, cadre de vie ou de sécurité qui peuvent contribuer à réduire les niveaux de bruit même si ce n'est pas leur fonction première.

Le franchissement de la Vienne s'effectuera par un viaduc long de 462 mètres avec des piles dont la hauteur varie de 14 à 16 mètres. La gêne sur l'activité agricole en sera très limitée (emprise au sol des piles).

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.

Le hameau des bordes est situé à plus de 500m du tracé de la LGV ne sera pas exposé aux nuisances visuelles et sonores. La régénération des lisières permettra de traiter les impacts du projet sur les boisements.

Le franchissement de la Vienne s'effectuera par un viaduc long de 462 mètres avec des piles dont la hauteur varie de 14 à 16 mètres. La gêne sur l'activité agricole en sera très limitée (emprise au sol des piles).

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 ?

Les boisements compensatoires sont recherchés à proximité afin de compenser au plus près de l'impact. Si la solution de proximité ne pouvait être trouvée les décisions de rechercher sur un territoire élargi sera discuté avec les services instructeurs.

RFF prendra contact avec l'Ecomusée dans les phases ultérieures du projet.

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 ?

Comme indiqué précédemment dans le document, au stade actuel du projet, les discussions pour le montage financier n'ont pas commencé. Celles-ci interviennent ordinairement après l'enquête publique.

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.

RFF prend note de cette demande et prendra contact avec la propriétaire (propriété non identifiée avec les présentes coordonnées).

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

Demandant :

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.

L'impact sur cette exploitation a été évalué comme fort (effet de coupure et prélèvement de foncier important).

RFF a bien pris connaissance du besoin exprimé par l'exploitant agricole (répertorié page 147 de la pièce E9 secteur 2). La RD 142 rétablie en place permettra également le passage des engins agricoles.

Un aménagement paysager basé sur la plantation de haies bocagères de part et d'autre de la ligne permettra la mise en continuité de la trame verte existante.

Origine de l'observation

M. et Mme GUERRAUD et leur fils Damien, Les Aubières à Persac (n°4),

Résumé succinct de l'observation

Demandant :

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.

Dans ce secteur, après Lussac-les-Châteaux, le projet traverse au terrain naturel les terres des brandes. Le tracé tient compte de contraintes environnementales (franchissement de la Vienne et grottes de Bois Ragot, Fosse aux Loups) et bâtis (Bois Goulin, La Tuilerie) et ne peut donc pas être déplacé plus au sud.

A ce stade d'avancement du projet, il est prévu de rétablir la VC 9 au pk 38,4. Les phases ultérieures du projet conduiront à de nouvelles phases de concertation avec la commune et les riverains. Si la

solution de rétablissement proposé ne s'avérerait pas pertinente au regard des évolutions de trafic et configuration du parcellaire, une phase de concertation s'engagerait.

Origine de l'observation

M. Hervé de MONVALLIER, La Canne 86500 Jouhet (n°8)

M. Bernard TEYSENDEIER 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.

A ce stade d'avancement du projet, il est prévu de rétablir la VC 9 au pk 38,4. Les phases ultérieures du projet conduiront à de nouvelles phases de concertation avec la commune et les riverains. Si la solution de rétablissement proposé ne s'avérerait pas pertinente au regard des évolutions de trafic et configuration du parcellaire, une phase de concertation s'engagerait.

RFF prend note que la carrière sise sur le domaine des Aubières peut potentiellement accueillir des matériaux excédentaires.

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.

Dans ce secteur, après Lussac-les-Châteaux, le projet traverse au terrain naturel les terres des brandes. Le tracé tient compte de contraintes environnementales (franchissement de la Vienne et grottes de Bois Ragot, Fosse aux Loups) et bâtis (Bois Goulin, La Tuilerie) et ne peut donc pas être déplacé plus au sud.

A ce stade d'avancement du projet, il est prévu de rétablir la VC 9 au pk 38,4. Les phases ultérieures du projet conduiront à de nouvelles phases de concertation avec la commune et les riverains. Si la solution de rétablissement proposé ne s'avérerait pas pertinente au regard des évolutions de trafic et configuration du parcellaire, une phase de concertation s'engagerait.

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 ?

La desserte TER reste identique à la situation de référence. L'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges ne réduit en rien la structure du réseau TER. A contrario, l'arrivée d'un tel projet sera l'occasion de réorganiser le réseau régional, afin de mieux optimiser les temps de correspondances entre trains régionaux et trains rapides et ainsi conduire à une augmentation de la fréquentation et du nombre de trains. Ce sera de la compétence des Régions Limousin et Poitou-Charentes à concrétiser ce potentiel offert par le réseau restructuré autour de la ligne nouvelle.

La complémentarité entre la LGV et le TER fait l'objet d'un développement dans la partie 1.1 – Thèmes les plus souvent abordés, du présent document.

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 côtés 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.

Les modalités de rétablissement agricoles seront précisées ultérieurement au regard de la mise en œuvre ou non d'un aménagement foncier.

Il est précisé dans le dossier que la voie communale est rétablie.

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.

La viabilité de cette exploitation est remise en cause. A défaut d'une solution satisfaisante trouvée dans le cadre des aménagements fonciers, RFF, en application de l'article L352-1 du Code rural et de la pêche maritime, participera financièrement à l'installation de cet exploitant sur une exploitation nouvelle comparable ou, s'il l'accepte, à la reconversion de son activité.

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 ?

Des études hydrauliques spécifiques ont été réalisées pour les franchissements des cours d'eau, prenant en compte, notamment, les risques d'inondation. Ces études sont présentées dans le dossier d'enquête.

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 certain nombre 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.

L'incidence des trafics générés par la LGV Poitiers-Limoges sur la capacité du réseau existant a été regardée dans le cadre des études et sera très limitée. RFF tient à rappeler que le projet ne prévoit qu'un TAGV par heure et par sens. De plus, à l'horizon de mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux sera déjà mise en service et les TAGV sans arrêt à Poitiers ne passeront donc plus par cette gare (contrairement à la situation actuelle).

2.4 - Secteur 3 entre Moulismes et Lathus-Saint-Rémy

Les observations du Maître d'Ouvrage ont été organisées de la manière suivante:

- une partie introductive apporte des précisions sur les thèmes récurrents du présent secteur,
- une seconde partie reprend l'intégralité des observations fournies par la Commission d'Enquête et apporte des éléments de réponses en regard des questions quand celles-ci ne sont pas traitées dans la partie introductive.

Sur ce secteur agricole, les exploitants souhaitent connaître les modalités de restauration des puits, sources et des points d'abreuvement du bétail et de réparation du drainage des terres impactées par le projet. Ils sont également soucieux de disposer d'une parcellaire cohérent et de passages leur permettant un bon usage de leur exploitation à l'issue des aménagements fonciers. Ils sont également nombreux à demander la mise en place rapide de réserves foncières pour compenser leur perte de surface. Les indemnités liées aux allongements de temps de parcours pour l'accès aux parcelles ou pour l'abreuvement du bétail et aux pertes de subventions sont également abordés.

Par ailleurs, nombreux sont les exploitants à demander à ce que les rétablissements aient les caractéristiques leur permettant de faire passer leurs engins agricoles et leurs bétails. Plus marginalement, les exploitants nous font part de leurs inquiétudes quant aux zones de dépôts. Les accès aux parcelles en phase chantier sont également ciblés dans les contributions de ce secteur.

De même, en ce qui concerne les acquisitions foncières, les montants des acquisitions ainsi que les montants des indemnités seront déterminés ultérieurement, une fois les emprises stabilisées et le lancement des acquisitions foncières décidé. Une estimation de France Domaines sera le préalable au début des négociations en vue de l'acquisition.

Plus précisément décrits dans le thème Agriculture/Sylviculture de la partie 1.1, ces sujets ne peuvent être traités précisément que dans les phases ultérieures du projet lorsque le projet est arrêté définitivement et lorsque les éventuels aménagements fonciers sont actés.

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.

Les modalités de rétablissement ont fait l'objet d'échanges de concertation avec la commune et les riverains. Une solution de rétablissement est proposée à ce stade du dossier.

Le classement en emplacement réservé des bois n'empêche pas avant son acquisition l'usage courant des sols.

Un dispositif de réserves foncières est opportun pour réaliser au mieux les aménagements fonciers à venir ou compenser les pertes nettes engendrées par le projet. Sa mise en œuvre doit faire l'objet d'un accord entre les partenaires financiers.

RFF précise qu'en cas d'impact avéré sur la vigne de la parcelle n°392, il pourra prendre en charge les coûts de la replantation.

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 entraînera 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.

Ce passage n'a pas été prévu au stade actuel du projet. Par ailleurs, le besoin en passage n'avait pas été exprimé à La Ligaudière.

Les modalités de rétablissement des cheminements agricoles seront étudiées au regard de la mise en place ou non d'un aménagement foncier.

La plantation des haies bocagères est en effet prévue de part et d'autre du déblai de la ligne au niveau de l'étang de Ligaudière. Les haies coté étang permettront de maintenir le cadre de vie mais également de valoriser les abords de l'étang.

Une déviation de l'affluent de l'étang de Mauterban est prévue au sud de la ligne avec passage par viaduc au PK 48. La déviation est déjà prévue en amont du viaduc.

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.

Le rétablissement au PK49 se fait par viaduc.

Les études et concertations ultérieures permettront de préciser plus finement le projet, en tenant compte de l'existence ou non d'un aménagement foncier.

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 crée 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 Moulimes 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-primes 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 quant il faut.

Maison d'habitation : Héritage d'une maison d'habitation sur la commune de Moulimes 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.

La possibilité d'un tracé passant plus au sud que le tracé initial a été examinée. En raison des impacts nouveaux qu'il occasionnait sur le bâti isolé et au niveau des cours d'eau, mais aussi de son effet de coupure et de fragmentation sur les territoires (réduction du linéaire de jumelage dans un secteur pourtant favorable), ce tracé n'a toutefois pas fait l'objet d'études plus poussées et a été écarté dans les premières étapes de choix des solutions.

Concernant la demande de Maître Carole LE PETIT-LEBON de suivre le tracé de la route d'Adriers, RFF précise qu'en première analyse, deux arguments s'opposent au tracé proposé :

- il n'est pas compatible avec les contraintes d'une ligne à grande vitesse, circulée à 320 km/h,
- il aurait de forts impacts sur les bâtis et les autres exploitations de la zone.

Concernant la retenue collinaire, elle apparaît en effet sur les plans et est incluse dans la bande DUP de 500 m. Néanmoins, les entrées en terre de la ligne ne recoupent pas cet ouvrage. A ce stade des études, RFF a validé la faisabilité de ce projet ; ces deux ouvrages (LGV et réserve d'eau) sont compatibles. Des études de réalisation permettront de préciser le projet et les dispositions constructives à mettre en œuvre.

Concernant le puits de la parcelle n°84, il n'a en effet pas été répertorié au stade actuel du projet. Un recensement exhaustif des ouvrages privés sera effectué au moment de l'élaboration du dossier de police de l'eau. Différents moyens de substitution sont proposés dépendant des configurations individuelles (forage, déplacement du puits, nouvelle adduction d'eau, mise en place de citernes...). Le raccordement à l'AEP serait une dernière solution qui sera à discuter avec le bénéficiaire.

RFF précise que des clôtures sont effectivement prévues le long de la voie ferrée.

La plantation des haies bocagères est en effet prévue de part et d'autre du déblai de la ligne au niveau de l'étang de Ligaudière. Les haies coté étang permettront de maintenir le cadre de vie mais également de valoriser les abords de l'étang.

Le boisement est quant à lui prévu sur un délaissé.

La dépréciation des biens n'est pas indemnisée. Elle est d'ailleurs difficilement appréciable. Par ailleurs des moyens conséquents sont mis en œuvre pour l'insertion de la ligne. Ils permettront de réduire très notablement l'éventuel impact.

Concernant le projet éolien, il a été arrêté dans l'attente des décisions concernant la LGV, de façon à assurer la compatibilité des deux projets

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.

Cette demande a déjà été prise en compte dans le cadre du projet.

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.

La plantation de haies bocagères est liée à la ligne nouvelle et aux voiries rétablies, et permet aussi une mise en continuité de la trame existante. Elle réduit l'impact du remblai perçu depuis la RN147 et les transitions déblai / remblai et permet d'insérer le rétablissement de la RD112a.

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.

Cette demande a déjà été prise en compte dans le cadre du projet.

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.

Une demande de rétablissement a été relevée par RFF entre Chez Lavaux et La Broue, au PK52 environ. Aucune autre demande n'a été relevée par RFF.

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.

Ces demandes seront analysées au regard de la mise en œuvre ou non d'un aménagement foncier.

RFF rappelle que des éléments de réponse sont fournis dans le thème Agriculture / Sylviculture de la partie 1.1 – Thèmes les plus souvent abordés, du présent document et précise que l'impossibilité de l'exploitant à respecter les engagements de PHAE devra être prise en compte.

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.

L'expropriation est un dispositif auquel un maître d'ouvrage a recours afin de pouvoir disposer des terrains nécessaires à la réalisation de son projet. Dans le cadre des projets de RFF entre 90 et 95% des acquisitions se font à l'amiable avec les propriétaires. En cas d'impossibilité de trouver un accord amiable, RFF recourt au juge de l'expropriation qui dresse une ordonnance d'expropriation qui éteint tout droit sur les immeubles expropriés. Les propriétaires sont indemnisés dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation.

La RD10 sera rétablie en place au PK52, 8 par pont-route.

Le rond-point de la RD10 et de la RN 147 demeurera. Seule la branche menant aujourd'hui à Adriers sera supprimé.

2.5 – Secteur 4 entre Buissière-Poitevine et Peyrat-de-Bellac

Les observations du Maître d'Ouvrage ont été organisées de la manière suivante:

- une partie introductive apporte des précisions sur les thèmes récurrents du présent secteur,
- une seconde partie reprend l'intégralité des observations fournies par la Commission d'Enquête et apporte des éléments de réponses en regard des questions quand celles-ci ne sont pas traitées dans la partie introductive.

Sur ce secteur, les questions liées aux problématiques agricoles sont nombreuses.

Les exploitants sont soucieux de disposer d'une parcellaire cohérent et demandent notamment à obtenir des parcelles accolées à leurs propriétés et la mise en place de passages leur permettant un bon usage de leur exploitation à l'issue des aménagements fonciers.

Ils sont également nombreux à s'interroger sur les modalités de rétablissements des puits et points d'abreuvement, de réparation du système de drainage des terres impactées par le projet ainsi que de la mise en place de système de drainage sur les parcelles réattribuées dans le cadre des aménagements fonciers. Ils souhaitent par ailleurs connaître les compensations financières et foncières liées aux pertes d'exploitation ou aux nuisances du chantier. La question des zones de dépôts sur les terres agricoles et notamment leur emplacement définitif revient dans les contributions des exploitants.

Les travaux et accès aux parcelles en phase chantier sont également ciblés dans les contributions de ce secteur.

Sur de nombreux points présentés dans le thème agriculture/sylviculture de la partie 1.1, ces sujets seront traités précisément que dans les phases ultérieures du projet, lorsque le projet est arrêté définitivement et étudié en détail et lorsque les éventuels aménagements fonciers sont actés et également progressivement définis.

Sur ce secteur, des propriétaires très fortement impactés souhaitent être expropriés. Ils s'interrogent alors sur les modalités de l'expropriation.

Les parcelles à acquérir seront déterminées lors de l'enquête parcellaire réalisée préalablement à la délimitation des emprises du projet.

Si l'acquisition est nécessaire, RFF a alors recours à la procédure d'expropriation. Il faut savoir que dans le cadre des projets de RFF entre 90 et 95 % des acquisitions se font à l'amiable avec les propriétaires. En cas d'impossibilité de trouver un accord amiable, RFF a alors recours au juge de l'expropriation. Celui-ci dresse une ordonnance d'expropriation qui éteint tout droit sur les immeubles expropriés. Les propriétaires sont indemnisés dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation.

De même, en ce qui concerne les acquisitions foncières, les montants des acquisitions ainsi que les montants des indemnités seront déterminés ultérieurement, une fois les emprises stabilisées et le lancement des acquisitions foncières décidé. Une estimation de France Domaines sera le préalable au début des négociations en vue de l'acquisition.

Les habitants s'inquiètent également de la situation de leurs terrains inscrits en emplacements réservés qui pourraient être « gelés » par la DUP.

Les emplacements réservés (au sens du 8° de l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme) sont des terrains que le PLU affecte à la création de voies et ouvrages publics, d'installations d'intérêt général ou d'espaces verts et qui, en attendant d'être acquis par la collectivité en vue de cette création, sont rendus inconstructibles. Les projets, notamment éoliens ne pourront donc pas se réaliser sur ces emplacements réservés si la DUP est prononcée. Le projet éolien d'ABO WIND ne se situe pas dans l'emplacement réservé, la DUP n'empêche donc pas son développement.

Toutefois, un emplacement réservé n'empêche pas l'usage courant ou la gestion des sols (cas de terrains à vocation agricole ou naturelle par exemple).

Plus marginalement, le calendrier de réalisation laisse planer des incertitudes et des doutes quant à la réalisation du projet. Sur ce point, les conclusions de la commission Mobilité 21 reprises par le gouvernement ne remettent pas en cause le processus d'études enclenché depuis le débat public mais l'inscrivent dans une nouvelle perspective de calendrier probablement avec des échéances plus lointaines.

Par ailleurs, certains contributeurs s'inquiètent du devenir de la ligne POLT en affirmant que la futur LGV pourrait concurrencer cette ligne. Ils s'interrogent également sur les solutions alternatives tenant compte de l'existence des lignes TER Poitiers-Limoges et POLT et remettent en cause le gain de temps par rapport à la ligne POLT.

Ces contributeurs doutent du financement des travaux et de l'exploitation de la ligne du fait de sa présumée « non rentabilité ». Ils remettent également en question le coût du projet.

Ces dernières questions plus générales font l'objet d'un développement particulier dans la partie 1.1. – Thèmes les plus souvent abordés, dans le présent document.

Bussière-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 1er janvier 2014 un nouveau bail, il aimerait connaître avant les contraintes

Une nouvelle configuration du parcellaire, accompagnée d'une reconstitution des chemins et des haies, se mettra en place avec la procédure d'aménagement foncier. S'il n'y a pas d'aménagement foncier, les demandes locales devront être étudiées pour permettre la proposition par RFF de nouvelles dessertes qui ne remettent pas en cause la performance de l'exploitation.

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.

RFF précise que des moyens (notamment rétablissement agricole, clôture temporaires...) peuvent selon le cas être mis en place afin de permettre une exploitation la moins perturbée possible. Ceci

sera défini en amont de la réalisation du chantier en concertation avec les communes et les exploitants.

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 ?

La phase de concertation avec les riverains se poursuit tout au long du projet. Ils seront notamment associés aux études de réalisation qui s'engagent préalablement au lancement des travaux.

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

Sur la commune de Bussière-Poitevine de nombreux rétablissements sont prévus.

Concernant les 3 routes départementales à l'ouest de la commune : RD4, RD4a et RD107 : des rétablissements en place par ponts-routes sont prévus pour les RD4 (au PK58,5) et RD4a (au PK56,6). La RD107 sera rabattue sur la RD4 (amélioration de la sécurité).

Concernant la voie communale au PK60 : la voie sera rétablie par rabattement vers la RD4.

Cela impliquera un allongement du parcours initial des usagers de la RD107 et de cette voie communale par une déviation de quelques centaines de mètres (pour la RD107) et de 1,5 km pour la voie communale.

Par ailleurs, une nouvelle configuration du parcellaire, accompagnée d'une reconstitution des chemins et des haies, se mettra en place avec la procédure d'aménagement foncier. S'il n'y a pas d'aménagement foncier, les demandes locales devront être étudiées pour permettre la proposition par RFF de nouvelles dessertes qui ne remettent pas en cause la performance de l'exploitation.

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

RFF prend note de cette demande et contactera rapidement les propriétaires dans la suite des études.

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 ?

Un carrefour giratoire est effectivement envisagé entre Gatebourg d'en haut et Gatebourg d'en bas, à l'est de l'intersection actuelle de la RN147 et de la RD4.

La nouvelle RD4 sera déviée à l'est. La propriété risque effectivement d'être impactée. Les études ultérieures permettront de préciser les impacts réels du rétablissement.

Ces ouvrages seront effectivement en remblai (rond-point et déviation de la RD4) entre Gatebourg d'en haut et Gatebourg d'en bas.

Par ailleurs, RFF précise que les parcelles impactées par le projet seront déterminées de manière plus précise au moment des enquêtes parcellaires ayant lieu après la déclaration d'utilité publique et études détaillées de ce rétablissement.

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 ?

Plusieurs personnes généralement concernées par l'acquisition de leur bien expriment un malaise lié à leur situation et leur devenir. Dans son rapport, le garant de la concertation a pointé ces situations et a préconisé la mise en place d'une « cellule d'assistance à personnes fragiles » mais également un « comité d'écoute destiné à traiter des situations particulières. RFF prévoit donc d'alerter les partenaires sur ce point précis et leur proposera la mise en place en place d'un dispositif adapté en collaboration avec les services compétents.

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.

La détermination précise des parcelles à acquérir, ainsi que les ayants droit à indemniser, à savoir les propriétaires ainsi que, le cas échéant, les titulaires de droits sur ces biens aura lieu après déclaration d'utilité publique. À cette fin, une nouvelle enquête dite « enquête parcellaire » sera ouverte par arrêté préfectoral, en application de l'article R. 11-19 du Code de l'expropriation. Une nouvelle enquête publique sera nécessaire.

Un besoin en rétablissement agricole a été identifié au droit du PK 60, entre Lagemichène et La Morlière. Il apparaît dans la cartographie du cahier territorial du secteur n° 4.

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 Gratebourg, elle est directement impactée par la ligne (au Sud de Gratebourg et/ou au Sud-Ouest de Busserolles).

Le tracé impactant l'îlot n° 4 (entre Busserolle et Gratebourg) 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 créé 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 préexistant.

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.

La route départementale n° 4 est légèrement déviée à l'est pour permettre l'arrivée à angle droit par rapport à la RN147 et le franchissement à angle droit de la LGV (et non de biais comme cela serait le cas en l'absence de déviation).

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 ?

Dans ce secteur, le tracé proposé alterne entre déblai et remblai de petite taille. Vu les résultats de l'étude acoustique, aucune mesure particulière n'est à mettre en œuvre au niveau du bruit. La régénération des lisières et la plantation de haies bocagères permettent de remettre en continuité la trame verte.

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 ?

Des constats contradictoires (visés par le propriétaire) de l'état du bâti sont réalisés avant et à la fin du chantier. Des mesures de prévention sont également mises en œuvre, plus particulièrement pour la profession agricole : il peut s'agir de

- mise en défens des arbres et taillis à conserver,
- pose et maintien en état de clôtures provisoires adaptées pour le bétail ;
- maintien des circulations agricoles existantes (circulation des troupeaux, accès aux bâtiments, aux points d'eau) par des aménagements provisoires ;
- protection des réseaux d'irrigation ou de drainage ;
- remise en état des terres pour leur réutilisation pour les cultures dans les sites de dépôts ;
- assainissement provisoire avant le début des travaux ;
- mesures vis-à-vis des puits agricoles. En cas de détériorations avérées des indemnités sont dues

Une étude acoustique a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact (pièce E du dossier d'enquête) afin d'évaluer les niveaux de bruit. Cette étude montre que les seuils réglementaires sont respectés à l'exception de 2 habitations (Bussière Poitevine et Lhonnaizé). Les cahiers territoriaux présentent les niveaux de bruit pour chaque habitation (rez-de-chaussée et étage) incluse dans la bande de 500m.

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 ?

Cette source dont l'aire d'alimentation est interceptée par un déblai risque de subir un impact quantitatif fort. A ce stade, les mesures proposées pour limiter cet impact sont une modification de la configuration de la source, le remplacement du point d'eau et la recherche d'eau ou la collecte d'eau pluviale.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué.

Le devenir des voies désaffectées sera déterminé en concertation avec les riverains et la commune.

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 ?

Les déviations sont réalisées avant la construction des ouvrages.

Est-ce que la zone de chantier de 500 m pourrait être dépassée et venir avoisiner les habitations ?

La bande de 500 m ne représente pas la zone de chantier, mais la bande soumise à enquête, c'est-à-dire celle à l'intérieur de laquelle devra se situer le tracé.

Les plans de RFF 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 ?

Les questions posées ci-dessus sont d'ordre général et sont traitées dans les parties 1.1 – Thèmes les plus souvent abordés et 1.2 – Lettres-types et pétitions, de ce document.

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 RFF n'a-t-il pas prévu de passage d'animaux afin de ne pas les isoler de leurs pâtures ?

Si, en application de la réglementation en vigueur, les résultats de la modélisation acoustique montrent qu'aucune habitation à Saint-Bonnet-de-Bellac ne sera exposée à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires, certains aménagements :

- à vocation paysagère (modelés de terre : « modelés cadre de vie » et « modelés paysagers ») ;
- ou constituant des dispositifs de sécurité (merlons GEFRA mis en place lorsque deux infrastructures sont jumelées pour éviter d'éventuelles pénétrations de véhicules), participeront par ailleurs à l'abaissement des niveaux sonores en façade des habitations.

Ainsi, à Saint-Bonnet-de-Bellac, seront mis en œuvre divers aménagements paysagers : bandes boisées, haies bocagères et modelés cadre de vie.

Les PGF ont été mis en place dans les lieux de passage fréquent des animaux sur la base des inventaires de terrain et de l'étude trame verte et bleue. La zone de la forêt de La Lande de l'Hôpital, n'a pas été relevée dans le cadre de ces analyses.

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.

Les solutions alternatives sont présentées dans le dossier d'enquête.

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 1A 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 ?

L'étude d'impact a également pris en compte des thématiques agricoles/sylvicoles, activités économiques, bâtis, cadre de vie,...

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 ?

Les deux chemins étant proches, un seul rétablissement par rabattement des 2 voiries a été proposé.

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 ?

Les déviations sont réalisées avant la construction des ouvrages.

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 ?

Si, en application de la réglementation en vigueur, les résultats de la modélisation acoustique montrent qu'aucune habitation à Saint-Bonnet-de-Bellac ne sera exposée à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires, certains aménagements :

- à vocation paysagère (modèles de terre : « modèles cadre de vie » et « modèles paysagers ») ;
- ou constituant des dispositifs de sécurité (merlons GEFRA mis en place lorsque deux infrastructures sont jumelées pour éviter d'éventuelles pénétrations de véhicules),

participeront par ailleurs à l'abaissement des niveaux sonores en façade des habitations.

Ainsi, à Saint-Bonnet-de-Bellac, seront mis en œuvre divers aménagements paysagers : bandes boisées, haies bocagères et modèles cadre de vie.

Pourquoi stocker définitivement les roches inutilisables provenant du creusement du pont des Rochettes à Bellénese 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 Bellénese : 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 ?

Le modelé cadre de vie (qui sera restitué à l'agriculture) est bien représenté sur la coupe « La Graule-L'Hôpital ».

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.

Les études détaillées, lors des phases ultérieures du projet, permettront de répondre à ces interrogations notamment en vue de l'établissement du dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement (Police de l'Eau).

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 ?

Les PGF ont été mis en place dans les lieux de passage fréquent des animaux sur la base des inventaires de terrain et de l'étude trame verte et bleue. La zone de la forêt de La Lande de l'Hôpital, n'a pas été relevée dans le cadre de ces analyses.

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 n 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 Saint 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 contigües 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.

Comme indiqué dans le Cahier Territorial du secteur n°4, le prélèvement lié au projet concerne 5 ha, soit environ 7,35% de l'exploitation (68 ha). Un îlot de 17ha sera isolé.

Un modelé cadre de vie est prévu au PK70 mais sera restitué à l'agriculture.

Un rétablissement par pont-rail des voies communales interceptées aux PK70 et PK70,8 est effectivement prévu au PK70,4.

Les modalités de rétablissement agricoles seront précisées ultérieurement au regard de la mise en œuvre ou non d'un aménagement foncier.

La zone d'étude a fait l'objet d'inventaires floristiques et faunistiques de 2009 à 2011. L'ensemble des groupes faunistiques ont été étudiés et les espèces présentant des enjeux patrimoniaux ont été systématiquement recherchées et synthétisés par secteur (page 266 de la pièce E2).

Origine de l'observation

Monsieur SCZEPANIAK, Bellesse 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. Or 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 ?

Les grands itinéraires de randonnée (GR, chemins inscrits au PDIPR) sont répertoriés et leur rétablissement est prévu dans le cadre du projet. Les chemins de randonnée et sentiers locaux seront recensés ultérieurement et des modalités de rétablissement seront alors proposées.

Les études d'avant-projet détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures proposés dans ce domaine.

Par ailleurs des moyens conséquents sont mis en œuvre pour l'insertion de la ligne. Ils permettront de réduire très notablement l'éventuel impact. Aucun modelé anti bruit n'est requis pour la LGV, les seuls modelés présentés sont des modelés paysager, cadre de vie ou de sécurité qui peuvent contribuer à réduire les niveaux de bruit même si ce n'est pas leur fonction première.

Mise à part la plantation de haies bocagères au PK65, il n'a pas été prévu de mesures paysagères entre la LGV et le lieu-dit Chez Marcoux.

Les pertes économiques avérées, les allongements de parcours... feront l'objet d'indemnités.

Les études ultérieures et les phases de concertation associées permettront de préciser les mesures liées à l'aménagement paysager. A priori, RFF ne s'oppose pas à la mise en place de plantes mellifères.

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 ;

Localement, le tracé a fait l'objet d'un décalage d'une centaine de mètres vers le sud lors de la phase de calage fin du projet.

Il a également été prévu la mise en place d'un modelé boisé et la plantation de haies bocagères permettant de masquer les vues sur la LGV depuis la Lande. Bien que leur fonction première soit paysagère, les modelés permettent de réduire les nuisances sonores dues à la LGV.

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

Les aménagements fonciers et leurs modalités de mise en œuvre seront étudiés plus précisément dans les phases ultérieures du projet, à l'issue de l'enquête parcellaire.

Aucun besoin en passage agricole n'a été recensé entre les PK 73 et 74.

Un rabattement de la voie communale est prévu au PK 73, 9 vers le rétablissement de la voie communale au PK 74,3.

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.

Les traitements phytosanitaires (traitements herbicides) de la plateforme ferroviaire et de ses abords immédiats peuvent générer une pollution saisonnière des eaux.

Les impacts sont notamment plus importants lorsque la nappe est peu profonde et les formations la recouvrant relativement perméables ou lorsque la formation géologique est de nature karstique (sols calcaires présentant des fissures et cavités liées à la dissolution du calcaire par l'eau). En matière de désherbage, seuls des produits homologués par le Ministère de l'Agriculture sont utilisés. Ces produits, destinés à un usage dans des zones non agricoles, sont exempts de classement toxicologique.

Par ailleurs un suivi de la qualité des eaux est intégré tel qu'il est détaillé dans la partie 14 de la pièce "Présentation des impacts sur l'environnement et mesures".

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).

Un rétablissement est prévu au PK 74, 3, au sud de l'Etang, en direction de Mézière-sur-Issoire.

Les mesures à mettre en place seront décidés plus précisément dans les phases ultérieures du projet.

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.

Rien ne s'oppose au développement de projet éolien dans ce secteur dans le respect de la distance de sécurité proposée par Abo wind.

2.6- Secteur 5, entre Bellac et Chamborêt

Les observations du Maître d'Ouvrage ont été organisées de la manière suivante:

- une partie introductive apporte des précisions sur les thèmes récurrents du présent secteur,
- une seconde partie reprend l'intégralité des observations fournies par la Commission d'Enquête et apporte des éléments de réponses en regard des questions quand celles-ci ne sont pas traitées dans la partie introductive.

Le projet présente ici la caractéristique de passer dans le secteur des anciennes mines de Vaulry. De nombreux riverains s'inquiètent des « effets susceptibles d'entraîner d'importants désordres sur la santé humaine et de se reporter sur les nappes phréatiques ou les eaux superficielles ».

Afin de prendre en compte les risques techniques (instabilité des terrains et géochimiques), RFF a fait appel au BRGM, qui connaît très bien la problématique de cette zone, pour réaliser les études de ce secteur. De nouvelles études plus précises seront réalisées dans les phases ultérieures du projet.

Les études et recommandations du BRGM ont été portées au dossier d'enquête en pièce E4 et E9 (protection en phase chantier, réutilisation sous conditions des matériaux et protection des déblais dans la zone).

Riverains et exploitants agricoles sont nombreux dans ce secteur à s'inquiéter des effets du projet sur leur captage et puits servant à l'abreuvement du bétail, à l'arrosage voire à la consommation humaine.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué.

Sur ce secteur d'élevage, les exploitants souhaitent connaître les modalités de restauration des systèmes d'abreuvement du bétail et de réparation du drainage mis en place sur ces terres. Ils sont également très soucieux de disposer d'un parcellaire cohérent leur permettant une exploitation optimale du foncier tout comme des rétablissements dès lors que les parcelles sont directement concernées par un effet de coupure. Les dédommagements et indemnités liés à l'exploitation et à la perte de valeur du foncier sont aussi très largement abordés. Plus marginalement, la destruction et la replantation de haies ainsi que les indemnités liées à la remise en cause d'une chasse privée sont ciblées. Ils demandent que sur ces terres peu profondes tout soit mis en œuvre pour restituer la terre végétale à l'agriculture et pour que les terrains retrouvent très rapidement leur rendement initial.

Sur de nombreux points présentés dans le thème Agriculture / Sylviculture en début : partie 1.1. du présent document, ces sujets seront traités précisément que dans les phases ultérieures du projet, lorsque le projet est arrêté définitivement et étudié en détail et lorsque les éventuels aménagements fonciers sont actés et également progressivement définis.

De même, en ce qui concerne les acquisitions foncières, les montants des acquisitions ainsi que les montants des indemnités seront déterminés ultérieurement, une fois les emprises stabilisées et le lancement des acquisitions foncières décidé. Une estimation de France Domaines sera le préalable au début des négociations en vue de l'acquisition.

Les riverains sont plus sensibles aux rétablissements routiers et aux nuisances générés par les travaux (bruit, vibration, rétablissement de voirie...) et les compensations financières que le maître d'ouvrage pourrait proposer. Ces thématiques sont elles aussi reprises dans la partie traitant des inquiétudes et questions relatives à la phase travaux.

Les communes souhaitent disposer d'un Fond de Solidarité Territoriale. Cette mesure fera l'objet d'échanges dans les phases ultérieures du projet avec les services de l'Etat.

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).

Les passages grande faune répondent principalement à des enjeux de continuité écologique, qui n'ont pas été évalués comme majeurs dans ce secteur.

Comme toute activité économique impactée, l'activité de chasse à vocation commerciale sera indemnisée si l'impact est avéré.

La forêt disposera des accès nécessaires à sa bonne exploitation.

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 ?*

En déblai dans la forêt des Bois du Roi, la ligne intercepte la RD 675 au cœur de massif forestier de rapport et ne génère aucune nuisance visuelle lointaine. Le traitement des impacts sur la forêt se fera par régénération de lisières.

La RD 3 franchit la ligne par un pont-route en place et à niveau. Le déblai de la LGV s'inscrit dans un espace agricole ouvert et plat ; il n'est perçu d'en proximité et depuis la RD 3 donc rien ne justifie une 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.

Le passage en déblai de la LGV a une emprise directe sur l'adduction d'eau.

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.

Concernant ce puits situé à environ 400 m en aval du projet, l'impact quantitatif est jugé moyen, il n'y a pas d'impact qualitatif.

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.

Le risque d'impact quantitatif potentiel est moyen à faible pour ce puits situé à 500 m en aval d'un déblai.

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.

Du fait du passage en déblai de la LGV à proximité, cet ouvrage pourra être soumis à un impact quantitatif avec abaissement du niveau de la nappe et réduction des débits et à un impact qualitatif (incidences dues au déblai dans l'ancienne zone des mines). La mesure envisagée est un report vers l'amont du captage de la source avec le cas échéant des modalités sur les modalités de captage.

Aucune suppression d'étang n'est prévue dans le secteur avoisinant le Repaire

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 ...

Du fait du passage en déblai de la LGV à proximité, cet ouvrage pourra être soumis à un impact quantitatif avec abaissement du niveau de la nappe et réduction des débits et à un impact qualitatif (incidences dues au déblai dans l'ancienne zone des mines). La mesure envisagée est un report vers l'amont du captage de la source avec le cas échéant des modalités sur les modalités de captage.

Aucune suppression d'étang n'est prévue dans le secteur avoisinant le Repaire

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.

Cette parcelle n'est pas identifiable. M. Biarneix sera contacté.

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 » ?

Du fait du passage en déblai de la LGV à proximité, cet ouvrage pourra être soumis à un impact quantitatif avec abaissement du niveau de la nappe et réduction des débits et à un impact qualitatif (incidences dues au déblai dans l'ancienne zone des mines). La mesure envisagée est un report vers l'amont du captage de la source avec le cas échéant des modalités sur les modalités de captage.

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 ».

L'impact sur cette exploitation est fort, principalement sur l'îlot de Babonnaud. A défaut d'aménagement foncier, RFF propose des compensations surfaciques et le rétablissement des aménagements légers.

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.

Cette exploitation subit un impact fort. A défaut d'aménagement foncier, RFF propose la compensation des surfaces perdues et le rétablissement des accès.

Au droit de cette exploitation, la ligne passe en déblai, ce qui limite les nuisances sonores.

Un aménagement paysager sera mis en œuvre pour préserver le cadre de vie de La Burjade, ramener un horizon boisé au premier plan et remettre en continuité la trame verte.

Origine de l'observation

Mme Odile COUNIVAUD La Garde à Vaulry (n° 498 préfecture Limoges)

Résumé succinct de l'observation

Au passage de la Glaieule en faisant un pont de la valeur de neuf étages, tout sera inondé car Vaulry se trouve dans une cuvette.

Le projet franchit le val de Vaulry dans une alternance de déblai et de remblais. Le remblai atteint une hauteur maximale de 8 mètres à son intersection avec le ruisseau du Petit Puy de Vaulry.

Le franchissement des cours d'eau se fait par des ouvrages dont le dimensionnement permet la transparence hydraulique.

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).

L'indemnisation tiendra compte de la constructibilité du terrain.

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.*

Dans ce secteur le tracé a été arrêté en tenant compte de la vallée de la Vallée de la Gartempe, du site inscrit des Monts de Blond, des anciennes mines de Vaulry et des différents secteurs bâtis. De plus, un décalage dans les bois aurait eu un impact fort en termes de terrassement et de volumes de matériaux excédentaires.

Le boisement a une vocation paysagère forte dans un secteur ; il a notamment pour effet de réduire l'impact de l'entaille opérée dans le relief et insérer la tête de déblai.

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).

Ce secteur se situe en dehors de la bande DUP (dans la laquelle doivent se faire les travaux).

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.

A la demande de l'indivision, le tracé a été calé pour préserver les constructions bâties, moulin et grange, ainsi que sur la digue de l'étang.

Le boisement des délaissés ainsi que des plantations complémentaires d'arbre de parc aux abords du Moulin de Juniat permettront d'en maintenir le cadre de vie.

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.

Le positionnement du bassin d'écrêtement sera défini plus précisément dans les phases ultérieures du projet ; son déplacement de l'autre côté de la LGV sera décidé après vérification technique.

La desserte des parcelles par voie latérale sera elle aussi définie à l'avancement.

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.

Au niveau de Juniat, la ligne est majoritairement en déblai et donc peu visible depuis les zones bâties. Des boisements viendront remettre en continuité la trame verte et redéfinir les horizons perçus afin de préserver le cadre de vie de Juniat. Boissour est tourné vers le sud et n'a pas de covisibilité avec le tracé qui en ce point à une profondeur relativement importante.

Des plantations de haies de bocage le long de la ligne et du chemin rétabli, ainsi que le boisement des délaissés dans les zones de transition entre déblais et remblais préserveront le cadre de vie du hameau. Les premières habitations de Pellechevent sont éloignées d'environ 400 m du tracé et n'ont pas de vue directe sur la ligne où elle passe en déblai profond. La reconstitution des lisières de la forêt et le traitement des délaissés par boisement permettront d'insérer les transitions déblai-remblai et de remettre en continuité la trame verte.

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.

L'accès demandé par l'exploitant est prévu dans le projet (cf page 123 pièce E9 secteur 5) ; cette demande a également faite par la mairie de Vaulry. Le chemin d'accès à l'îlot Croizet sera rétabli à partir de la RD 72.

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.

L'impact sur cette exploitation est fort. RFF propose un réaménagement global de l'exploitation. Une étude technico-économique complémentaire fournira des éléments de choix pour la solution à retenir.

2.7 – Secteur 6 entre Peyrilhac et Chaptelat

Les observations du Maître d'Ouvrage ont été organisées de la manière suivante:

- une partie introductive apporte des précisions sur les thèmes récurrents du présent secteur,
- une seconde partie reprend l'intégralité des observations fournies par la Commission d'Enquête et apporte des éléments de réponses en regard des questions quand celles-ci ne sont pas traitées dans la partie introductive.

Riverains et exploitants agricoles sont nombreux dans ce secteur à s'inquiéter des effets du projet sur leur captage et puits servant à l'abreuvement du bétail, à l'arrosage voire à la consommation humaine.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué.

Les riverains sont plus sensibles aux rétablissements routiers et aux nuisances générés par les travaux (durée, expertises, poussières, bruit, vibration, rétablissement de voirie...) et les compensations financières que le maître d'ouvrage pourrait proposer. Ces thématiques sont elles aussi reprises dans une fiche particulière.

Plusieurs personnes généralement concernées par l'acquisition de leur bien expriment un malaise lié à leur situation et leur devenir. Dans son rapport, le garant de la concertation a pointé ces situations et a préconisé la mise en place d'une « cellule d'assistance à personnes fragiles » mais également un « comité d'écoute destiné à traiter des situations particulières. RFF prévoit donc d'alerter les partenaires sur ce point précis et leur proposera la mise en place en place d'un dispositif adapté en collaboration avec les services compétents.

Sur ce secteur d'élevage, les exploitants souhaitent connaître les modalités de restauration des systèmes d'abreuvement du bétail et de réparation du drainage mise en place sur ces terres. Ils sont également très soucieux de disposer d'un parcellaire cohérent leur permettant une exploitation optimale du foncier tout comme des rétablissements dès lors que les parcelles sont directement concernées par un effet de coupure. Les dédommagements et indemnités liés à l'exploitation et à la perte de valeur du foncier sont aussi très largement abordés. Plus marginalement, la destruction et la replantation de haies ainsi que les indemnités liées à la remise en cause d'une chasse privée sont ciblées. Ils demandent que sur ces terres peu profondes tout soit mis en œuvre pour restituer la terre végétale à l'agriculture et pour que les terrains retrouvent très rapidement leur rendement initial.

De même, en ce qui concerne les acquisitions foncières, les montants des acquisitions ainsi que les montants des indemnités seront déterminés ultérieurement, une fois les emprises stabilisées et le lancement des acquisitions foncières décidé. Une estimation de France Domaines sera le préalable au début des négociations en vue de l'acquisition.

Sur de nombreux points présentés dans le thème Agriculture / Sylviculture en début de document, ces sujets seront traités précisément que dans les phases ultérieures du projet, lorsque le projet est arrêté définitivement et étudié en détail et lorsque les éventuels aménagements fonciers sont actés et également progressivement définis.

Plus marginalement, le calendrier de réalisation laisse planer des incertitudes et des doutes quant à la réalisation du projet et de fait perturbe le citoyen dans ses prises de décisions (cf vigilance

Peyrilhac). Sur ce point, les conclusions de la commission Mobilité 21 reprises par le gouvernement ne remettent pas en cause le processus d'études enclenché depuis le débat public mais l'inscrivent dans une nouvelle perspective de calendrier probablement avec des échéances plus lointaines.

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 des 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.

RFF assurera la gestion et l'entretien des aménagements paysagés au voisinage de la voie. La gestion et la propriété de ces aménagements peuvent être transférées à un tiers dès lors que qu'il y a accord entre les partis et que les parcelles où ils sont réalisés ont été cédées.

Origine de l'observation

M. Marcel BAYLE l'Étang 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.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. En cas d'assèchement ou d'abaissement du niveau d'eau, plusieurs solutions sont envisagées : indemnisation des propriétaires, aménagement de l'ouvrage existant (approfondissement) de l'ouvrage, restitution de la ressource par un ouvrage de substitution, raccordement éventuel au réseau d'eau potable. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué.

Des bassins d'écêtement seront mis en place de part et d'autre du ruisseau de la Chataigneraie (pk 95). Ils ont vocation à collecter les écoulements de surface accumulés dans les fossés le long du projet et à réguler le débit avant rejet dans le milieu naturel. Leur surface est calculée en fonction de la taille du bassin versant intercepté par le déblai qui est de 15,5ha au sud et de 18ha au nord. La surface de ces bassins dépend du débit de fuite admis par le SAGE Loire Bretagne ; elle est d'environ 2800 m².

Les inventaires de la faune et de la flore se sont étalés sur une durée de 3 ans. Toutes les espèces remarquables recensées figurent au dossier. Dans le cadre du mémoire complémentaire, RFF a répondu à la demande de l'autorité environnementale en présentant la liste des espèces protégées recensées au sein de l'aire d'étude.

L'aulnaie marécageuse et la prairie à jonc acutiflore seront impactées durant la phase travaux du fait de la proximité au remblai. Les emprises du chantier seront limitées au strict minimum avec une mise en défens des zones sensibles.

Pour se rendre à Orléans et Toulouse, les étudiants auront toujours plusieurs possibilités :

- Soit continuer d'emprunter sur l'axe POLT, le scénario de base du dossier d'enquête conservant 11 AR/J
 - o Pour Toulouse : 2 TET
 - o Pour Orléans : 1 TET
- Soit continuer d'emprunter le TER (l'offre TER étant maintenue à l'identique)
 - o Pour Toulouse : avec changements à Brive, Cahors, Muret
 - o Pour Orléans : avec un changement à Châteauroux ou Vierzon

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 ?

Seules les parcelles nécessaires à la réalisation du projet feront l'objet d'une acquisition.

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.

Cette habitation s'inscrit bien dans l'emprise du projet.

Origine de l'observation

Mme Georgia CHARBONNIER Chauvour, Peyrilhac. (n° 8)

Résumé succinct de l'observation

Habitation directement impactée par la LGV.

Déplore 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.

Cette habitation s'inscrit bien dans l'emprise du projet. Cette personne a systématiquement été conviée aux réunions organisées sur la commune de Peyrilhac.

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.

Cette habitation s'inscrit bien dans l'emprise du projet.

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 ?

Une demande d'aménagements de ce secteur a émergé des échanges de concertation.

Un modelé planté sera adossé au remblai au droit de la Boisserie dans le but de traiter la transition déblai-remblai et de préserver le cadre de vie de la Boisserie. Il s'agira avec cet aménagement de redéfinir les limites de la clairière de La Boisserie et l'horizon perçu.

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.

Si la procédure d'aménagement foncier ne permet pas de restructurer favorablement le parcellaire, RFF a bien identifié (et vérifié la faisabilité) après échange avec l'exploitant le besoin d'un passage d'animaux aux environs du PK 92. Une étude technique complémentaire pourrait permettre de valider la solution la plus opportune.

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 reclôturées 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 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 réétalés 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.

Le processus d'échanges et de concertation se poursuivra dans les phases ultérieures du projet y compris la réalisation.

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 ?*

Outre la difficulté technique à installer un dispositif anti bruit dans le lieu-dit de Chauvour du fait du sol en zone humide, un tel dispositif n'est pas requis. En effet les études acoustiques montrent que les niveaux sonores dans ce secteur sont en deçà des seuils réglementaires. Le cahier territorial n°6 présente par habitation à proximité de la ligne les niveaux. En outre la LGV est au terrain naturel uniquement sur une partie elle est en déblai sur la seconde ce qui contribue à diminuer les niveaux sonores.

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.*

Une fois les travaux réalisés, RFF procède à une rétrocession des terrains non utiles à l'exploitation de la ligne ;

A proximité du village vers l'ouest, la plantation de haies bocagères et la régénération des lisières par recépage aux abords de la ligne redéfiniront les horizons perçus et remettront en continuité la trame bocagère. Dans le hameau, il est prévu de boiser les délaissés et de planter des bandes boisées de part et d'autre de la ligne ; des modelés en partie boisés permettront de préserver le cadre de vie du Dejai.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. En cas d'assèchement ou d'abaissement du niveau d'eau, plusieurs solutions sont envisagées : indemnisation des propriétaires, aménagement de l'ouvrage existant (approfondissement) de l'ouvrage, restitution de la ressource par un ouvrage de substitution, raccordement éventuel au réseau d'eau potable. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué.

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 – *Qu'elles 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.*

Les écoulements hydrauliques seront assurés par un ouvrage passant sous le remblai des voies de la base maintenance.

L'expérimentation de l'INRA est identifiée, toutes les mesures seront prises pour limiter les emprises au maximum et mettre en défens ces plantations. Dans la configuration actuelle de la base environ 20% du boisement sera impacté.

La localisation de la base maintenance est déterminée par son rayon d'action (de 60 à 80 km), son accessibilité routière ainsi que sa proximité à la LGV et au réseau ferré national. 2 bases maintenance (Peyrilhac et Fleuré) sont nécessaires à l'exploitation de la LGV.

Un modelé planté sera adossé au remblai au droit de la Boisserie dans le but de traiter la transition déblai-remblai et de préserver le cadre de vie de la Boisserie. Il s'agira avec cet aménagement de redéfinir les limites de la clairière de La Boisserie et l'horizon perçu.

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.*

De nombreux ouvrages hydrauliques ont fait l'objet d'un surdimensionnement pour favoriser le passage de la faune. De plus, un passage grande faune se situe dans le bois Brûlé, un second sur la commune de Chamborêt a été ajouté pour favoriser la transparence dans ce secteur.

Les études d'avant projet détaillé seront l'occasion de renforcer les contacts avec l'ensemble des partenaires intéressés par les pratiques et activités de loisir afin d'améliorer l'ensemble des mesures proposés dans ce domaine.

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.

Voir ci-après.

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 voyageur estimé par RFF est de la pure fiction. 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 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.

Au niveau du Déjai, une demande de tranchée couverte d'une centaine de mètres dans la traversée du village a émergé. Elle est motivée par le besoin de limiter les nuisances sonores, sécuriser les cheminements doux et de favoriser la transparence écologique.

Considérant ces éléments, RFF propose un ouvrage élargi de 15 mètres permettant le rétablissement de la RD 206 et répondant à ces fonctionnalités. La traversée du hameau s'accompagne d'aménagements paysagers très efficaces pour limiter les nuisances sonores même si aucune habitation n'est exposée au seuil réglementaire.

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 à 330 m du PK 99, 4)

9 – Des murs antibruit seront-ils prévus au PK 99,7 ?

Un bassin d'écrêtement sera mis en place au pk 99,6. Il a vocation à collecter les écoulements de surface accumulés dans les fossés le long du projet et à réguler le débit avant rejet dans le milieu naturel. Sa surface est calculée en fonction de la taille du bassin versant intercepté par le déblai qui est de 61,4 ha. La surface de ce bassin sera de 10600 m² avec un débit de fuite admis par le SAGE Loire Bretagne de 183l/s.

Sur la portion où la commune demande une tranchée couverte, RFF propose un passage en tranchée ouverte avec des raidissements localisés qui limitent l'emprise foncière. Ce raidissement et les aménagements proposés le long du déblai offrent une bonne insertion de la ligne vis-à-vis des hameaux mitoyens et redéfinissent les horizons perçus.

Les ruisseaux de Villemazet et bâties seront rétablis respectivement par un pont bêche et un ouvrage cadre (6,4 X 2,5) qui favoriseront la transparence hydraulique et écologique.

Le chemin communal entre Lavaud et La Croze sera rétabli par un ouvrage cadre de 7 m de large, 4,4 m de hauteur et 21,5 m de longueur.

Un pré-diagnostic archéologique réalisé par l'INRAP a bien mis en évidence ce vestige. Une campagne de diagnostic systématique sera réalisée ultérieurement ; elle permettra d'évaluer l'impact archéologique réel du projet et de définir les mesures à mettre en œuvre pour conserver les sites ou leurs mémoires par des opérations de fouille.

Des boisements face La Valette et Lavaud seront mis en œuvre pour favoriser l'insertion du projet.

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 ?

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. En cas d'assèchement ou d'abaissement du niveau d'eau, plusieurs solutions sont envisagées : indemnisation des propriétaires, aménagement de l'ouvrage existant (approfondissement) de l'ouvrage, restitution de la ressource par un ouvrage de substitution, raccordement éventuel au

réseau d'eau potable. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué.

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-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 ?*

Au niveau de Villemazet, la largeur du déblai oscille entre 50 et 110 m selon sa profondeur.

L'utilisation des explosifs sera soumise à des règles très strictes qui seront précisées dans le dossier de consultation des entreprises.

Au niveau de Villemazet, Tabarlet, le Petit Got et les Bâties, RFF propose un passage en tranchée ouverte avec des raidissements localisés qui limitent l'emprise foncière. Ce raidissement et les aménagements proposés le long du déblai offrent une bonne insertion de la ligne vis-à-vis des hameaux mitoyens et redéfinissent les horizons perçus.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. En cas d'assèchement ou d'abaissement du niveau d'eau, plusieurs solutions sont envisagées : indemnisation des propriétaires, aménagement de l'ouvrage existant (approfondissement) de l'ouvrage, restitution de la ressource par un ouvrage de substitution, raccordement éventuel au réseau d'eau potable. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué. Des échanges de concertation ont eu lieu avec les riverains sur l'adduction d'eau ; la conduite pourrait être intégrée dans le pont bâche permettant le franchissement du cours d'eau de Villemazet.

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 ?

Au niveau de Villemazet, Tabarlet, le Petit Got et les Bâties, RFF propose un passage en tranchée ouverte avec des raidissements localisés qui limitent l'emprise foncière. Ce raidissement et les aménagements proposés le long du déblai offrent une bonne insertion de la ligne vis-à-vis des hameaux mitoyens et redéfinissent les horizons perçus.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. En cas d'assèchement ou d'abaissement du niveau d'eau, plusieurs solutions sont envisagées : indemnisation des propriétaires, aménagement de l'ouvrage existant (approfondissement) de l'ouvrage, restitution de la ressource par un ouvrage de substitution, raccordement éventuel au réseau d'eau potable. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué. Des échanges de concertation ont eu lieu avec les riverains sur l'adduction d'eau ; la conduite pourrait être intégrée dans le pont bêche permettant le franchissement du cours d'eau de Villemazet.

Origine de l'observation.

M. et Mme PORGES La Valette Saint-Jouvent. (n° 6)

Résumé succinct de l'observation

Demander 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 ?

Le photomontage de la page 136 permet de démontrer que les boisements viennent masquer le remblai situé rive gauche de la Glane et que les plantations sur la culée située en rive droite de du viaduc de la Glane renforcent les continuités végétales liées au cours d'eau.

TAGV : train apte à la grande vitesse (dont ICE, Thalys, TGV...) et TGV : nom commercial de la SNCF

Le raccordement se fait bien sur la commune de Saint-Jouvent au pk 98,2, conformément au plan.

La prise de mesure pour qualifier l'ambiance sonore pré-existante a été réalisé à Maison Neuve.

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...).

La Glane est franchie par un viaduc de 276 mètres. La hauteur des piles varie de 15 à 18 mètres.

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.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. En cas d'assèchement ou d'abaissement du niveau d'eau, plusieurs solutions sont envisagées : indemnisation des propriétaires, aménagement de l'ouvrage existant (approfondissement) de l'ouvrage, restitution de la ressource par un ouvrage de substitution, raccordement éventuel au réseau d'eau potable. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué.

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.

Au niveau de Villemazet, Tabarlet, le Petit Got et les Bâties, RFF propose un passage en tranchée ouverte avec des raidissements localisés qui limitent l'emprise foncière. Ce raidissement et les

aménagements proposés le long du déblai offrent une bonne insertion de la ligne vis-à-vis des hameaux mitoyens et redéfinissent les horizons perçus.

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 boiserie 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.

Des aménagements paysagers localisés (modèles boisés au niveau de Bachellerie, garde-corps sur le viaduc de la Glane, boisements face La Valette et Lavaud) sont mis en œuvre pour favoriser l'insertion du projet.

Le chemin communal entre Lavaud et La Croze sera rétabli par un ouvrage cadre de 7 m de large, 4,4 m de hauteur et 21,5 m de longueur.

Un pré-diagnostic archéologique réalisé par l'INRAP a bien mis en évidence ce vestige. Une campagne de diagnostic systématique sera réalisée ultérieurement ; elle permettra d'évaluer l'impact archéologique réel du projet et de définir les mesures à mettre en œuvre pour conserver les sites ou leurs mémoires par des opérations de fouille.

Origine de l'observation

Commune de Saint-Jouvent (n° 989 préfecture 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.

Ces délibérations ont suscité des échanges de concertation entre RFF et la collectivité.

La variante nord a bien été abandonnée et l'ensemble des routes sont rétablies ; la RD 38 (un temps imaginé connectée à la RN 147 depuis Bachellerie) est finalement rétablie en place.

Sur la portion où la commune demande une tranchée couverte, RFF propose un passage en tranchée ouverte avec des raidissements localisés qui limitent l'emprise foncière. Ce raidissement et les aménagements proposés le long du déblai offrent une bonne insertion de la ligne vis-à-vis des hameaux mitoyens et redéfinissent les horizons perçus.

Concernant l'entretien des ouvrages d'art passant sur la voie, RFF s'en remet à la réglementation en vigueur : RFF remet l'ouvrage au gestionnaire de l'infrastructure porté et lui en confie l'entretien en échange d'une soulté.

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).

Au droit du hameau de la Piveauderie, la RN 147 franchit la LGV en place, par un pont-route.

Le tracé de la LGV n'a pas d'incidence sur la RD 39. En revanche, RFF propose bien de mettre la VC 7 en impasse avec en son extrémité une plateforme de retournement ; le raccordement à la RN 147 tel qu'il est à ce jour s'avérerait inacceptable en termes de sécurité routière. L'accès à la Piveauderie se fera donc par la VC 3 (route passant par Puymaud) qui sera recalibrée pour supporter un trafic plus important.

Dans un relief assez plat et ouvert (haut du hameau), la plantation de haies bocagères permettra de remettre en continuité la trame bocagère en relation avec le tracé. En partie inférieure du village, un

modelé boisé adossé au remblai et des boisements permettront de préserver le cadre de vie des habitations les plus proches de la ligne et de mieux insérer la transition déblai-remblai.

Dans ce secteur, le niveau d'eau est affleurant ou très proche du sol (puits de faible profondeur). Les déblais sont donc susceptibles de provoquer un drainage de la nappe superficielle. En cas d'assèchement ou d'abaissement du niveau d'eau, plusieurs solutions sont envisagées : indemnisation des propriétaires, aménagement de l'ouvrage existant (approfondissement) de l'ouvrage, restitution de la ressource par un ouvrage de substitution, raccordement éventuel au réseau d'eau potable. L'impact sur tous les ouvrages privés sera précisé au stade de l'élaboration du dossier de police de l'eau, en complément du recensement déjà effectué.

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.

Cette demande a fait l'objet d'échanges avec la commune. RFF a donc eu l'occasion de justifier l'option de passage de passage en déblai.

Le faible niveau de bruit au droit des habitations ainsi que les aménagements paysagers proposés ne justifient la couverture de la tranchée.

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 ?

Les modalités de rétablissement des routes sont définies par des conformations géométriques précises mais aussi par des obligations liées à la sécurité. Ce dernier point a été particulier regardé

dans le cas présent (connexion de la RD avec la route communale). De plus, un rétablissement impose la destruction d'une habitation au nord de la LGV.

Un ouvrage cadre de dimension 7,4m X 2,5m est prévu dans ce secteur pour limiter les perturbations hydrobiologiques du ruisseau de Puy Betout et favoriser la circulation de la faune sauvage.

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 ?

Les modalités de rétablissement ont été définies en concertation avec la commune de Chaptelat. Le chemin de sortie au nord de Boiséjou n'est pas rétabli pour des raisons de sécurité (visibilité en sortie d'ouvrage).

La concertation avec riverains et collectivité se poursuivra dans les phases ultérieures d'études et jusqu'à la réalisation, notamment pour optimiser les modalités de rétablissement des voiries (possibilité d'évolution de l'urbanisation qui justifie de nouveaux besoins ou besoins différents).

Des aménagements paysagers permettent de redéfinir les horizons perçus et de préserver le cadre de vie des habitants de Boiséjou, la réalisation d'une tranchée ne se justifie pas.

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.

Un aménagement paysagé cohérent est proposé sur la commune dans le but de préserver le cadre de vie des habitations situées au nord et au sud de la LGV, d'insérer au mieux la tête est du déblai de Blémont et les remblais-déblais ainsi que les rétablissements routiers. Cela matérialise par des boisements et la régénération des lisières mais aussi par des modelés adossés au remblai.

Les deux voies départementales sont directement rétablies alors que les voies communales et chemins sont rétablis en place et par rabattement.

L'infrastructure et ses aménagements connexes d'insertion ne justifient pas la reconnaissance d'un préjudice envers la communauté de communes et ses habitants.

2.8 – Secteur 7 entre Limoges et Le Palais-sur-Vienne

Les observations du Maître d'Ouvrage ont été organisées de la manière suivante:

- une partie introductive apporte des précisions sur les thèmes récurrents du présent secteur,
- une seconde partie reprend l'intégralité des observations fournies par la Commission d'Enquête et apporte des éléments de réponses en regard des questions quand celles-ci ne sont pas traitées dans la partie introductive.

Les modalités d'indemnisation liées à une perte potentielle des biens ou à préjudice sont évoquées à plusieurs reprises dans les contributions recueillies sur ce secteur.

A ce jour la dépréciation des biens n'est pas prise en charge car elle est difficilement appréciable. Des moyens conséquents sont mis en œuvre par RFF pour favoriser une insertion satisfaisante de la ligne dans son environnement. Ils permettront de réduire très notablement l'éventuel impact. Aucune protection anti-bruit n'est requise réglementairement pour la LGV, les seuls aménagements présentés sont des modelés paysagés, cadre de vie ou de sécurité qui peuvent contribuer à réduire les niveaux de bruit même si ce n'est pas leur fonction première.

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.

Une campagne de diagnostic systématique sera réalisée ultérieurement ; elle permettra d'évaluer l'impact archéologique réel du projet et de définir les mesures à mettre en œuvre pour conserver les sites ou leurs mémoires par des opérations de fouille.

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.

3 scénarios ont été présentés conformément à la lettre ministérielle de février 2013.

Des tests de sensibilité permettent d'évaluer les effets de variation d'hypothèses sur la rentabilité socio-économique du projet.

Toutes les améliorations de l'axe historique à horizon 2020 ne peuvent pas être prises en compte dans la modélisation de trafic.

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-Chaptelat).

Le tracé tient compte dans ce secteur des fortes contraintes liées au bâti et aux nombreuses infrastructures présentes dans cet espace. Aucune variante de tracé n'a émergé dans le cadre de la concertation locale.

▪ 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, (1er 51,3-Rdc 51,3) ils souhaitent que des dispositions spécifiques soient prises 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.

Afin de préserver le cadre de vie du hameau de Grossereix, il est prévu de réaliser un modelé (talus de terre) adossé au remblai de la LGV et boisé dans sa partie la plus haute. Les secteurs délaissés seront boisés. Les études ultérieures détermineront en concertation avec la commune et les riverains la nécessité de renforcer les protections acoustiques au niveau du franchissement de l'A20.

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, la 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...

Les études sylvicoles ont été menées par le CRPF : chaque boisement a fait l'objet d'une analyse détaillée dans les cahiers territoriaux de la pièce E9.

Les impacts ont été évalués pour chacun des boisements et des mesures ont été proposées pour les limiter, notamment concernant les modalités de desserte des massifs.

La surface totale à compenser sera précisée lors de la procédure de défrichement en lien avec les services de l'Etat concernés.

La compensation généralement constatée est de 2ha replantés en compensation d'1ha défriché, mais peut varier en fonction du type de boisement et des modalités de réalisation de la compensation.

Des partenariats opérationnels sont alors recherchés pour la mise en œuvre de la compensation.

Les Bois du Roi et la Forêt du Défant sont plus particulièrement concernés par un effet de coupure que par un effet d'emprise (respectivement 3,8% et 5,5% d'emprise sur la surface totale).

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.

L'impact acoustique du projet n'est pas avéré dans ce secteur. Les mesures d'insertion paysagères proposées doivent permettre de réduire les niveaux de bruit même si ce n'est pas leur fonction première. Après mise en service, des mesures de bruit seront mises en place afin de vérifier l'impact acoustique ; si cela s'avérait nécessaire, tous les moyens seraient mis en œuvre pour respecter la réglementation acoustique.

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 ?

La solution de franchissement des ronds-points de Grossereix par-dessus est ressortie comme plus favorable ; elle permet une meilleure préservation de la zone humide de la Grande Pièce, une absence d'impact sur les eaux souterraines, une emprise plus limitée et une moindre perturbation du trafic de l'A20 en phase réalisation tout en présentant un coût moins important.

Le projet traverse des zones humides localisées principalement au niveau des franchissements de cours d'eau et des zones proches au niveau du Bois de Mazauan et de la vallée du Ruisseau de Valparaiso; le passage en remblai permet de rétablir les continuités hydrauliques par buse (pk 107,5) et ouvrage cadre (pk 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.

Les études acoustiques et vibratoires ont été menées conformément aux prescriptions réglementaires dans le cadre de grand projet d'infrastructure. Les méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les impacts et difficultés rencontrées sont reprises dans la pièce E8.

Le tracé de la LGV a fait l'objet d'une concertation approfondie avec les maîtres d'ouvrage porteurs de projet dans ce secteur (l'Etat pour l'aménagement de la RN 520 et l'Agglomération de Limoges pour la réalisation de la Voie de Liaison Nord). L'interaction de ces projets a été étudiée et fait l'objet d'une présentation en pièce E4.

Les grands itinéraires de randonnée (GR, chemins inscrits au PDIPR) sont répertoriés et leur rétablissement est prévu dans le cadre du projet. Les chemins de randonnée et sentiers locaux seront recensés ultérieurement et des modalités de rétablissement seront alors proposées.

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.

RFF précise que les pertes économiques, si elles sont avérées, seront prises en charge.

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.

Concernant la brumisation, RFF indique qu'elle est destinée à améliorer la qualité de l'air (émission de poussières). Correctement conduite, la brumisation n'est pas de nature à induire un écoulement significatif d'eau vers les fossés de drainage et donc n'augmentera pas le risque de pollution des eaux par les métaux. Les mesures de réduction des effets prévus dans le cadre de la LGV seront donc la conduite raisonnée d'arrosage et la brumisation de pistes sur sol nu ou ateliers de terrassement. Elles seront mises en œuvre dans les haldes et zones de stockage déchets miniers.

Par ailleurs, RFF précise que deux études spécifiques ont été réalisées concernant le radon, elles ont consistées à évaluer le potentiel radon sur le territoire concerné par le projet, les risques et les mesures éventuelles à prendre. (IRSN et société Pearl basée en Limousin). Ce potentiel est basé sur une modélisation à partir du type de terrain rencontré et de mesures en uranium (précurseur du radon). La carte de potentiel radon est présentée dans l'état initial de l'étude d'impact. La gestion des terres fera l'objet d'un suivi en phase chantier au fur et à mesure de l'excavation afin de détecter les niveaux d'uranium (précurseur du radon) et gérer en fonction des niveaux le réemploi ou non des terres (ceci est expliqué dans la pièce E5).

Les plans présents dans le dossier proviennent pour la plupart de fond cartographique IGN. Néanmoins, pour des raisons de lisibilité, il se peut que des lieux-dits aient été très légèrement déplacés.

PARTIE 2

OBSERVATIONS DE RFF SUR LES REMARQUES RELATIVES AUX MECDU

2. 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.

Les emplacements réservés (ER) sont des terrains que le PLU (Plan local d'urbanisme) affecte notamment à la création de voies et ouvrages publics, et qui, en attendant d'être acquis par le porteur de projet en vue de cette création, sont rendus inconstructibles. C'est le choix du porteur de projet de demander l'ER afin de faciliter la réalisation ultérieure du projet. Un emplacement réservé n'empêche pas, avant son acquisition, l'usage courant ou la gestion des sols (cas de terrains à vocation agricole ou naturelle par exemple). Les emplacements réservés pour le projet de LGV Poitiers Limoges ont été définis à 50m de part et d'autre des entrées en terre du tracé, et 40 m pour les rétablissements routiers. La zone est donc plus large que le projet lui-même ou ses aménagements.

Concernant le rétablissement de la RD 741, le principe poursuivi par RFF est de n'impacter aucune parcelle d'habitation au nord, à l'entrée du bourg de La Villedieu-du-Clain. Cependant, l'ER étant plus large la parcelle est de fait sous l'ER. L'ER pourrait être réduit en bout de rétablissement (qui correspond à la reconnexion avec le tracé actuel de la RD741). Les parcelles situées juste au sud (étang), et sur lesquelles se situent la haie mentionnée, sont concernées par le projet de rétablissement et de fait par l'ER. Les études ultérieures d'Avant-Projet Détaillé préciseront les impacts et les possibilités d'ajustement.

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 ?

La réunion MECDU à laquelle il est fait référence est celle de l'examen conjoint qui est encadrée par le code de l'urbanisme et qui relève du Préfet. Les services de l'état ont demandé qu'à l'issue des

remarques formulées lors de l'examen conjoint, aucune modification ne soit portés aux documents initiaux, mais qu'un document séparé précise les modifications à apporter. La pièce de l'enquête publique « Avis de l'autorité environnementale (ndlr sur les MECDU), procès-verbal de la réunion d'examen conjoint et annexe modificative des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » retranscrit ces modifications.

Pour la bonne information du public, RFF a réalisé un mémoire complémentaire (pièce H du dossier d'enquête) permettant notamment d'approfondir les sujets relevés par l'Autorité Environnementale. Les remarques de l'AE mentionnées ne portent pas sur les MECDU

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 ?

RFF a fait figurer au dossier d'enquête les pièces réglementaires telles qu'elles sont requises dans la réglementation relative à l'enquête publique, l'étude d'impact et la mise en compatibilité.

Les positions des communes exprimées peuvent être formulées pendant l'enquête publique et également à l'occasion de la consultation prévue dans la suite de la procédure de la mise en compatibilité.

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.

Le dossier de mise en compatibilité modifie un certain nombre d'éléments des documents d'urbanisme afin de permettre la réalisation d'un projet. Cette procédure est imposée par le code de l'urbanisme. Ainsi les plans de zonage et les règlements notamment sont modifiés dans les secteurs du projet. Cependant, ces évolutions sont adaptées au cas par cas et le sont exclusivement pour le projet (réalisation et exploitation). A titre d'exemple, les règlements des zones A et N cités dans le registre, sont modifiés pour autoriser les affouillements, exhaussements du sol imposés par le projet. Par ailleurs, ces règlements autorisent « les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, sous réserve du respect de l'environnement et de l'intégration au site. ». Les constructions et installations nécessaires au projet sont liées au service public ferroviaire et ne compromettent pas les dispositions fixées. Elles sont donc déjà autorisées par le règlement. Cette partie n'a pas été modifiée.

L'emplacement réservé en page 30 est l'emplacement n° 14, il s'agit de l'emplacement réservé pour le projet. Celui-ci a bien été ajouté à la liste p. 53. Concernant le PLU de Peyrilhac, un emplacement

réservé a également été inscrit, il porte le n°1 étant le premier pour cette commune (p69 du dossier MECDU 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 ?

Le Conseil Général de la Vienne n'intervient pas sur la procédure de mise en compatibilité mais dans celle de l'aménagement foncier agricole et forestier, qui est une procédure distincte de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour le projet de LGV. l'enquête publique doit être unique et conjointe et porter sur les 2 objets (projet de réalisation de la ligne et MECDU). C'est la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) (prononcée par le conseil d'Etat au maximum 18 mois après la clôture de l'enquête) qui emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

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 ?

Il appartient à chaque conseil municipal de se prononcer ou non sur la MECDU (il n'y a pas de réglementation) avant ou lors de l'enquête. La procédure qui régit la MECDU est la réunion d'examen conjoint organisée par le Préfet en amont de l'enquête et où les représentants des communes concernées sont conviés pour faire part de leurs remarques. Un procès-verbal est rédigé (document joint à l'enquête).

La procédure ne s'arrête pas à l'enquête publique. Après l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par le préfet au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois pour approuver la mise en compatibilité du plan (Article R123-23-3 du Code de l'urbanisme).

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 ?

Les modifications des documents d'urbanisme se limitent généralement à l'emplacement réservé et aux modifications du règlement et prennent en compte la faisabilité des aménagements liés strictement au projet. L'emplacement réservé (50 m de part et d'autre des entrées en terres du projet) n'empêche pas l'usage courant ou la gestion des sols (cas de terrains à vocation agricole ou naturelle par exemple) jusqu'à l'acquisition. L'instruction des demandes en application des articles

L.230-1 et suivants du Code de l'Urbanisme (droits de délaissement sur les terrains tout ou partie en emplacement réservé) permet également de préserver les intérêts des propriétaires concernés (du fait de l'acquisition intervenant alors, ou du renoncement au bénéfice de l'emplacement réservé), RFF s'engageant à traiter ces demandes avec célérité.

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)

Voir les précisions apportées au paragraphe cité en référence concernant le courrier de l'association Barrage Environnement.

Pour mémoire :

Vienne Nature a traité du sujet des MECDU (n° 132, Préfecture de Limoges).

Par ailleurs, Barrage a traité du sujet des MECDU pour la commune du Palais-sur-Vienne (Observation enregistrée sous le numéro 809, registre Préfecture de Limoges)

PARTIE 3
OBSERVATIONS DE RFF
SUR LES REMARQUES
DE LA COMMISSION D'ENQUETE

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Compte tenu du nombre et de la diversité des observations émises par le public, la commission d'enquête a retenu les questions suivantes :

- ◆ 1 – tous les phénomènes hydrauliques très divers signalés dans la cuvette de Mougon 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 ?

Afin de préciser ses observations, RFF souhaite au préalable rappeler quelques éléments méthodologiques et réglementaires.

Généralités

Des études hydrogéologiques ont été menées pour identifier et déterminer les débits de projet (débit de pointe, période de retour...) pour le dimensionnement des ouvrages de franchissement de cours d'eau interceptés par la ligne nouvelle, et permettre un rétablissement sans perturbation par rapport à l'état initial, conformément aux préconisations de la Circulaire du 24 juillet 2002,

Cette circulaire recommande que :

- en zone sensible (zones urbaines, réserves naturelles...), la tolérance d'exhaussement de la ligne d'eau au droit de ces zones ne dépasse pas la précision relative du modèle hydraulique utilisé (dans le cas présent de l'ordre de 1 cm) ;
- hors zone sensible, les remous amont admissibles au droit de l'ouvrage hydraulique soient inférieurs à 20 cm en zone non bâtie.

La description générale des caractéristiques hydrologiques des principaux cours d'eau franchis a été menée à partir des données pluviométriques et des données des stations hydrométriques disponibles sur l'aire d'étude. Dans le cadre du projet, les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre l'écoulement de eaux issues du projet pour une période de retour de cent ans (crue qui a un risque sur 100 de se produire chaque année), voire pour une période de retour historique (crue la plus importante enregistrée).

Les incidences hydrauliques des ouvrages de franchissement des principaux cours d'eau dont le Clain ont été déterminées au moyen de modélisation hydraulique. Outre les caractéristiques définies plus haut, ces modélisations prennent également en compte des relevés de terrain (topographie du fond des cours d'eau, crues relevés, zones à enjeux...).

Modélisation du Clain

La crue de décembre 1982 sur le Clain est la crue récente la plus forte connue à la station la plus proche du franchissement (débit instantané maximal enregistré de 308 m³/s). Cette valeur a servi à caler le modèle hydraulique. La période de retour de cette crue a été estimée entre 50 et 60 ans. Sur cette base, le débit pour une crue centennale a été évalué (369 m³/s). La crue centennale ainsi calculée a servi de crue de référence pour le dimensionnement des ouvrages.

Dans le cas du Clain, aucun enjeu de type habitation n'a été recensé en amont immédiat de l'ouvrage.

Le franchissement de la vallée du Clain a fait l'objet d'une étude hydraulique avec modélisation bidimensionnelle (modélisation plus proche de la réalité avec différenciation de la vitesse entre berge et centre du cours d'eau).

Les résultats permettent de comparer la situation avant et après mise en œuvre de l'ouvrage (viaduc) pour différentes crues de référence (décennale et centennale ou crue historique) sur les vitesses et hauteurs d'eau. Pour le Clain la zone modélisée s'étend ainsi sur un linéaire d'environ 1 km en amont du futur ouvrage de franchissement, et sur 1,5 km en aval de celui-ci, incluant ainsi le remblai d'approche,

Cette étude a conduit à cartographier le périmètre de la zone inondable du Clain. A l'ouest de la ligne existante, une autre zone inondable a été identifiée mais elle est associée au ru de la cuvette de Mougon. Ces deux zones ne communiquent pas au droit du raccordement ferroviaire prévu, leur confluence se situant plus de 2 km en aval du franchissement du Clain par la LGV.

Le remblai d'approche du viaduc du Clain à la ligne classique Paris Bordeaux se situe hors ou en limite de la zone inondable calculée.

La modélisation démontre que l'influence du projet est quasi nulle en termes de hauteurs d'eau au droit des zones d'enjeux sensibles aux inondations et qu'il y a très peu d'incidence sur les vitesses d'écoulements, qui restent assez faibles après aménagement. On note même que le projet entraîne une très légère diminution du niveau d'eau sur quelques dizaines de mètres en aval du viaduc (1 à 2 cm). Les impacts du projet sur les vitesses ne sont localisés qu'au droit du franchissement et demeurent assez faibles (0,2 m/s de plus que dans l'état actuel)

Si le niveau d'étude actuel a permis de recenser deux sources (Font Saint-Mart et Font Bonneau) dans les bassins versants du Clain et du ru de la cuvette de Mougon, les interfaces potentielles entre le Clain et les sources seront, quant à elles, traitées précisément lors des études hydrogéologiques approfondies qui seront menées dans le cadre de l'élaboration du dossier support de l'enquête loi sur l'eau. Il est toutefois possible, dès à présent, d'affirmer que, le remblai du viaduc n'ayant pas de conséquence sur le niveau d'eau du Clain, les sources ne devraient pas voir leur régime modifié.

Ainsi, la modélisation démontre que l'influence du projet est quasi nulle en termes de hauteurs d'eau au droit des zones d'enjeux sensibles aux inondations et qu'il y a très peu d'incidence sur les vitesses d'écoulements, qui restent assez faibles après aménagement.

- ◆ 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 ?

La solution proposée d'un remblai d'approche et d'un viaduc répond aux objectifs de transparence hydraulique et de préservation des principaux enjeux de la zone (milieux naturels et zones bâties). La

mise en place d'un viaduc unique outre les difficultés techniques de mise en œuvre (contrainte de pente côté Est) aurait un coût bien supérieur sans améliorer notablement le projet. En effet, à minima le viaduc aurait une longueur supplémentaire de 800m (du saut de mouton² de la ligne classique au début du viaduc actuellement proposé), soit un coût additionnel de 200%.

En outre la commission d'enquête attire l'attention sur les points suivants :

- ◆ Le respect des propriétés dans la phase préalable aux travaux comme pendant ladite phase.

RFF confirme que son objectif est le respect des propriétés. Les phases d'étude préalables aux travaux pourraient nécessiter un accès aux propriétés. Cependant, cet accès est encadré par des arrêtés préfectoraux, comme cela a été fait jusqu'à présent. RFF ajoute que de nombreuses dispositions ont été décrites dans le dossier sur les mesures à prendre en phase travaux et les consignes à imposer aux entreprises qui réaliseront ces travaux. En outre, RFF précise que les études et la concertation se poursuivront dans les phases ultérieures.

- ◆ Prévoir les rétablissements nécessaires à la poursuite des activités notamment agricoles.

RFF a bien conscience de cette nécessité pour la profession agricole. D'ores et déjà des demandes ont été formulées et figurent au dossier. Les rétablissements agricoles seront à adapter à la lumière des étapes ultérieures car compte tenu de l'évolution possible de la structure des exploitations agricoles, de la réalisation effective ou non d'un aménagement foncier, l'emplacement exact des rétablissements sera étudié à un stade plus avancé du projet car au stade de l'enquête publique, il convient de ne pas restreindre le nombre de solutions permettant l'exploitation des terres

² Saut de mouton : ouvrage permettant de franchir une voie ferroviaire par une autre de manière très biaisée