



COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL GENERAL DES DEUX-SEVRES

Séance du lundi 29 mai 2006

DELIBERATION n° 13c

Rapporteur : M. Louis-Marie MAROLLEAU

VOIRIE DEPARTEMENTALE

Ligne à grande vitesse sud Europe Atlantique

Vu le Code général des collectivités territoriales pris en ses articles L.1111-1, L.1111-2, L.1111-4, L.3121-17 alinéa 1, L.3131-1 à L.3131-6, L.3211-1, L.3211-2 et L.3221-1 ;

Vu la délibération du 1er avril 2004 par laquelle le Conseil général a délégué l'exercice d'une partie de ses attributions à la Commission permanente ;

Vu l'instruction ministérielle du 28 décembre 2000 concernant les modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructures ferroviaires ;

Vu la demande d'avis présentée par le Directeur régional de réseau ferré de France datée du 20 avril 2006 ;

Considérant qu'il appartient au Département de se prononcer sur les projets structurants d'infrastructures ayant des impacts sur son territoire ;

Considérant que la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique section Tours – Angoulême participe à l'amélioration de la desserte du territoire deux-sévrien ;

LA COMMISSION PERMANENTE, après en avoir délibéré, DECIDE :

ARTICLE UNIQUE

de porter à la connaissance du porteur de projet les observations indiquées en annexe.

Pour extrait conforme
Acte reçu par le Représentant de l'Etat
Le 21.06.06... sous le n°
et certifié exécutoire



Pour le Président et par délégation
le Responsable
du Secrétariat des Assemblées

Marié-Astrid PROTEAU

Fait à NIORT, le 29 mai 2006



Le Président,

Jean-Marie MORISSET

Synthèse de la contribution des services

Le projet de ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique section Tours – Angoulême génère des enjeux sur des domaines de compétence du Département que ce soit en terme d'environnement, d'infrastructures ou d'aménagement foncier.

Le territoire traversé est notamment marqué par des éléments remarquables. Dominant la plaine entre Sauzé-Vaussais et Montalembert, le horst de Montalembert est en particulier un secteur géologique, paysager, patrimonial d'intérêt départemental.

Ce site est ainsi une structure technique caractéristique qui relève de la dynamique du Seuil du Poitou et est considéré comme particulièrement explicite et majeur par les géologues. Le projet l'affecte en déblai.

L'impact paysager est donc important d'autant que marqué par une colline boisée, le horst constitue une singularité dans un territoire de plaine.

Enfin, le site recèle des intérêts patrimoniaux certains suscitant des projets de valorisation.

Par ailleurs, le projet affecte la zone de protection spéciale de la plaine de la Mothe-Saint-Héray / Lezay dans le secteur situé à l'ouest de Pliboux. Cette zone abrite en particulier des effectifs d'outardes canepetières (10% des effectifs régionaux).

Ce site supporte d'ailleurs 4 des 7 derniers territoires de parade essentiels à l'espèce. Des actions d'études et de préservation sont engagées. Il apparaît donc important que le porteur du projet apprécie les impacts sur ces habitats naturels fragiles et menacés avec les opérateurs compétents.

De plus, le projet peut affecter des chemins de randonnées inscrits au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) dont il revient au Réseau ferré de France (RFF) d'assurer dès lors la continuité. De même le porteur du projet devra assurer le financement des réserves foncières qu'il pourrait être nécessaire de constituer au titre des aménagements fonciers compensatoires.

Enfin, le projet intercepte notre réseau routier en particulier la RD 948 et la RD 14 (Lezay – Couhé). Il importe que le projet intègre le développement de la RD 948 en contournement de Sauzé-Vaussais et que les ouvrages réalisés ne conduisent pas à des réductions qualitatives du niveau de service des autres voies.

Projet de ligne LGV Tours / Angoulême / Bordeaux

Consultation Préalable

Projet d'avis du Conseil général de Deux-Sèvres

I) Sur la reconnaissance de l'intérêt public de ce projet

Le retour d'expérience que l'on peut tirer des lignes TGV déjà en service montre l'intérêt public indéniable que revêt, au niveau européen, un tel projet, tant dans ses dimensions économiques, sociales, et environnementales.

Cet intérêt public évident ne saurait, pour autant, servir d'excuses à une prise en compte insuffisante des impacts lourds d'un tel projet, lesquels devront donc faire l'objet de mesures fortes d'atténuation ou de compensation, de la part du maître d'ouvrage.

II) Sur la nécessité d'un dialogue constructif avec RFF, permettant une prise en compte réelle des observations émises.

D'une manière générale, un certain nombre de parties prenantes locales et départementales ont émis des réserves notamment sur la prise en compte de l'environnement et du paysage.

Une insuffisance de réactivité de la part de RFF aux questions soulevées semble avoir marqué les relations établies jusqu'ici avec ces structures.

Aussi apparaît-il essentiel d'améliorer dès maintenant ce dialogue afin de ne pas se trouver plus tard dans une logique de « fait accompli » que le Conseil général ne saurait tolérer. Des réponses techniques, pouvant parfois justifier des études complémentaires doivent ainsi être apportées aux questions soulevées.

S'agissant de ce dialogue à entretenir et développer, le Conseil général a sollicité les services de la Préfecture pour qu'une réunion d'information et d'échanges, spécifique au département de Deux-Sèvres soit organisée sous la présidence de l'Etat, dans les prochains jours.

C'est notamment dans le cadre de cette réunion que pourraient être actées les observations présentées par les futurs riverains potentiels, les associations, et les élus territorialement compétents.

III) Sur la prise en compte de certains aspects environnementaux

De manière particulière concernant les politiques propres du Conseil général ou les projets qu'il soutient, certains enjeux n'ont pas été réellement pris en compte au niveau du dossier d'enquête.

Aussi, concernant le horst de Montalembert, il convient de préciser que cet ensemble est un site d'intérêt départemental :

- d'un point de vue paysager, le horst de Montalembert, colline boisée, constitue un paysage singulier dans un territoire de plaine ;
- le horst de Montalembert présente également un intérêt patrimonial majeur non précisé dans l'étude ;
- l'intérêt patrimonial est connu localement. L'association « ASPIC » et la commune de Montalembert, notamment, portent un projet de valorisation ;
- le site est également identifié par le Comité départemental de tourisme pour intégrer le projet de valorisation de la géologie en Deux-Sèvres.

C'est pourquoi, la traversée par la ligne nouvelle de ce site géologique en tranchée ouverte d'environ vingt mètres de profondeur apparaît d'un impact inacceptable. De nouvelles propositions doivent être faites par le maître d'ouvrage, visant à supprimer cet « effet coupure », mais aussi à atténuer sensiblement l'impact des remblais imposants situés en amont et en aval du horst (dix mètres de haut au niveau de l'actuelle RD948 !)

Ensuite s'agissant de la protection de l'outarde canepetière, le projet et les aménagements fonciers qu'il induira, impactera la zone de protection spéciale de la plaine de la Mothe St Héray – Lezay. Cette zone est d'un intérêt crucial pour l'espèce qui utilise le site comme zone de reproduction, mais surtout contient 4 des 7 derniers territoires de parade essentiels à l'espèce.

Aussi, convient-il d'exercer une grande vigilance pour garantir la préservation de ces habitats fragiles et menacés. Le Conseil général, par ailleurs signataire d'une convention pour la préservation de la biodiversité et des paysages de plaine ne peut que rappeler à RFF la nécessité de rechercher les mesures compensatoires adéquates, en liaison avec les opérateurs compétents (GODS, CNRS, ONCFS, Fédération de chasse...) eux-même signataires de la convention départementale.

A noter, en outre, que le tracé coupe une quinzaine de fois des chemins inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée et notamment l'itinéraire dit du horst de Montalembert en deux endroits. Sur ce point, l'obligation légale du maître d'ouvrage est de reconstituer à l'équivalent l'ensemble des continuités interrompues par le tracé LGV,

Enfin, les opérations d'aménagement foncier compensatoires des dommages causés aux exploitations agricoles par la construction de la LGV seront conduites sous

maitrise d'ouvrage du Conseil général. La bonne fin de ces opérations est conditionnée par la mise en œuvre de réserves foncières très en amont du projet afin d'avoir des surfaces conséquentes aptes à couvrir les besoins de l'emprise et des mesures de protection de l'environnement. C'est pourquoi, un engagement de RFF est souhaité pour prendre à son compte les obligations d'une convention de mise en réserve qui pourrait être conclue prochainement entre le Conseil général et la SAFER Poitou-Charentes.

IV) Sur les rétablissements des infrastructures routières.

Le projet de ligne LGV Sud Ouest intercepte le réseau routier départemental en cinq points. Les voies concernées sont les Routes Départementales 14, 57, 112 (franchissements prévus au dessus la voie ferrée) et les RD114 et 948 (la ligne LGV passant au-dessus).

Les caractéristiques des ponts rails devront être compatibles en termes de largeur et de hauteur avec la circulation existant sur ces voies, notamment pour ce qui concerne les poids-lourds, les engins agricoles, voire les convois exceptionnels sur la RD948.

Par ailleurs, lorsque des modifications de tracé sont envisagées, le niveau de service préexistant devra être maintenu. Ainsi, sur la RD14 à Rom, le tracé rectifié devra rétablir la capacité de dépassement pour les usagers de la route, ce qui implique un tracé en plan et en long adapté.

En outre, le projet doit tenir compte des projets de développement du réseau départemental. En particulier, il revient au porteur du projet LGV de prévoir un ouvrage supplémentaire permettant le franchissement d'une voie de contournement de Sauzé Vaussais à 2x2 voies suivant la logique d'aménagement de notre Réseau Routier d'Intérêt Régional.

Enfin, la gestion et l'entretien des ponts routes et ponts rails créés devront rester à la charge du maître d'ouvrage de l'opération.

Bien entendu, ces préoccupations techniques exprimées pour le seul réseau routier départemental doivent être complétées par une demande de prise en compte par le maître d'ouvrage de cet ouvrage linéaire, des demandes justifiées qui ne manquent jamais d'être exprimées en matière de rétablissement pour des voiries communales, voire des chemins d'exploitation essentiels au maintien de l'activité rurale.

V) Au final, oui à la ligne LGV, mais pas sans précautions....

L'avis favorable de principe que peut exprimer le Conseil général sur ce projet ne doit pas masquer au maître d'ouvrage RFF la nécessité absolue de prendre en compte les préoccupations exprimées localement, et ce au travers de dispositions adaptées, même si celles-ci peuvent dans certains cas générer des coûts complémentaires qui n'ont pas à être considérés comme des surcoûts.