

# Débat public

## Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Limoges, le 23 octobre 2006

### Réunion thématique

#### « LGV Poitiers-Limoges, développement durable, environnement naturel et biodiversité »

---

#### **Participants :**

**CPDP :** Pierrette LARIVAILLE ; Josette FOURRIER ; Michel PERIGORD ;  
André POINTUD

**MAÎTRE D'OUVRAGE RFF :** Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU

#### **EXPERTS :**

Anne GUERRERO - Chef de département environnement et développement durable,  
Réseau ferré de France ;  
Fabien DURR- Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest ;  
Sandrine RABASEDA- Responsable environnement, Réseau ferré de France ;

#### **INTERVENANTS:**

M. GUILLEMOT ;  
M. MENARD - Président de Limousin Nature Environnement ;  
M. DAVY ;  
M. THEPIN ;  
M. THILLET - Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées ;  
M. ROMEC - CFDT Transports Cheminots Limoges ;  
M. BERTRAND - ALTRO ;  
M. BETTON - ALTRO ;  
M. CANIAUX - Président d'ALTRO ;  
M. ADELAINÉ ;  
M. BRANCA - Centre Régional de La Propriété Forestière, Région Limousin ;  
Mme BIARDEAUD - Adjointe au Maire de la Ville de Limoges ;  
M. LIMOUSIN - Président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne ;  
M. CLEMENT - Directeur Régional - DIREN Limousin ;  
M. FEMENIAS - Directeur régional Adjoint - DIREN Poitou-Charentes ;  
Mme BONNETAUD ;  
M. BELLINGARD - Directeur du Développement, SNCF Limoges ;  
M. LABIDOIRE - Limousin Nature Environnement.

---

#### **Introduction**

**Mme LARIVAILLE - Présidente de la Commission Particulière du Débat Public**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Mesdames, Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges qui est proposé par Réseau Ferré de France.

Nous ne sommes, pour l'instant, pas très nombreux, mais j'espère que le cercle va s'agrandir. Cela dit, ça ne nous empêche pas, bien entendu, de travailler.

Nous en sommes, aujourd'hui, à notre dixième réunion publique. Outre les 2 réunions de lancement, nous avons tenu 4 réunions territoriales, une audition publique, 2 réunions thématiques. Nous en sommes, aujourd'hui, à notre troisième réunion thématique.

Je vous rappelle le but de ces réunions thématiques : elles ont pour objet d'approfondir la réflexion sur des sujets importants, sujets importants au regard des enjeux du projet, des éléments et des arguments rapportés par le maître d'ouvrage dans son dossier, importants également au regard des préoccupations que nous avons pu identifier à l'occasion des différents contacts que nous avons eus avec de nombreux acteurs régionaux au cours de la préparation de ce débat, préoccupations qui ont déjà été largement confirmées par les interventions des uns et des autres lors des réunions publiques et par les nombreuses questions qui ont été adressées à la Commission depuis l'ouverture du débat.

La thématique de ce soir porte sur le thème « LGV Poitiers-Limoges, développement durable, environnement naturel et biodiversité ». Je vous rappelle que nous aurons, le 20 novembre, à Poitiers, une réunion sur le thème « LGV Poitiers-Limoges, environnement humain et agriculture ». Dans « environnement humain », nous intégrons les thèmes notamment du bruit et du paysage.

Pourquoi avoir fait cette distinction dès lors que nous parlons de développement durable ? La principale raison est que vouloir tout traiter lors d'une même réunion nous a semblé très lourd. Une autre raison, c'est qu'elle rétablit un petit peu l'équilibre géographique des réunions.

Cela dit, si vous avez des questions qui débordent sur la réunion de Poitiers, n'hésitez pas à les poser. Nous verrons dans quelle mesure il peut y être répondu au cours de cette réunion. Sinon, il vous sera répondu par écrit et à Poitiers, si vous y êtes, ce que j'espère, bien entendu.

Le déroulé de la réunion tel que nous l'avons prévu est le suivant : d'abord un très bref rappel des modalités du débat public ; ensuite, une présentation rapide du projet du maître d'ouvrage qui est représenté par Richard ROUSSEAU et Sylvestre SALIN que la plupart d'entre vous connaissent bien ; ensuite, nous rentrerons dans le vif du sujet et nous avons prévu de procéder en deux temps :

- La première partie de la réunion portera sur le développement durable. Anne GUERRERO, qui est Chef du Département Environnement et Développement Durable à RFF, exposera la démarche de RFF en matière de développement durable. Cet exposé, bien sûr, sera suivi d'échanges avec vous.
- La deuxième partie sera consacrée à la présentation des études environnementales des territoires susceptibles d'être concernés par la ligne grande vitesse Poitiers-Limoges. Ces études ont été effectuées par le CETE de l'Ouest représenté par Fabien DURR et visent, sur la base de l'identification des principaux enjeux, à étayer le dossier du maître d'ouvrage.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Sandrine RABASEDA, à la table de RFF, explicitera, dans le cadre de cette deuxième partie, la démarche RFF, partant de l'exemple de la LGV Est, et présentera les dispositions qui peuvent être prises pour limiter l'impact d'une ligne grande vitesse sur l'environnement naturel et préserver la biodiversité.

Vous aurez, ensuite, bien entendu, tout loisir pour vous exprimer, poser vos questions et donner votre avis.

---

## Principe du débat public

---

### Mme LARIVAILLE

En ce qui concerne le rappel sur le débat public, je serai très brève. Je rappelle néanmoins que ce débat se situe très en amont dans le processus d'élaboration du projet et qu'aucune décision n'est, aujourd'hui, prise. Tout peut donc être discuté : l'opportunité du projet, ses objectifs, ses caractéristiques.

Comme vous le savez également, c'est la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante qui, sur saisine du maître d'ouvrage, a décidé que, compte tenu des enjeux du projet de LGV Poitiers-Limoges, ce projet devait faire l'objet d'un débat public.

Elle a confié l'organisation et l'animation de ce débat public à une Commission Particulière qui est composée de 5 membres :

- Michel PERIGORD,
- Josette FOURRIER,
- André POINTUD,
- moi-même,

Michel ANDRAULT est absent aujourd'hui et vous prie de bien vouloir l'en excuser.

La Commission Particulière est absolument indépendante, c'est-à-dire qu'elle ne porte pas de jugements, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés.

Le débat public doit permettre à chacun d'être informé sur le projet, à chacun d'exprimer son point de vue, et ceci, en vue d'éclairer le maître d'ouvrage sur les suites qu'il peut donner à son projet : le poursuivre, le modifier ou l'abandonner.

Les réunions publiques sont naturellement le moyen le plus direct pour s'informer et s'exprimer, mais vous pouvez aussi vous adresser à la Commission Particulière, consulter son site, etc.

Je rappelle que toutes les contributions écrites sont mises à la disposition de tous, via le site Internet, et que toutes les questions écrites recevront des réponses écrites.

Je rappelle également que certaines contributions pourront faire l'objet de cahiers d'acteurs. Ces cahiers d'acteurs sont un moyen extrêmement important pour lesdits

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
acteurs car ils sont publiés par la Commission Particulière et diffusés comme tous les autres documents du débat.

J'attire l'attention au passage de ceux qui seraient tentés par ce mode d'expression sur le fait qu'il est nécessaire de prévoir un mois de délai entre la réception de la proposition de cahier, sa finalisation et son édition. Autrement dit, si vous voulez que votre cahier soit connu de tous avant la fin du débat, il n'y a pas de temps à perdre puisque le débat se termine le 18 décembre. La date limite pour faire un cahier d'acteurs, c'est entre le 15 et le 20 novembre.

Ce débat a été ouvert le 1<sup>er</sup> septembre et se termine, comme je l'ai signalé précédemment, le 18 décembre. Dans les deux mois qui suivent la fin du débat, nous devons avoir remis notre compte-rendu et le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour faire connaître sa décision.

Je crois avoir dit l'essentiel concernant l'objectif et les modalités du débat. J'ajouterai seulement, pour que le débat soit constructif et prenne tout son sens, qu'il convient que le plus grand nombre participe, que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire et que chacun fasse preuve de la plus grande honnêteté vis-à-vis de l'information qu'il délivre.

Il ne faut pas non que les divergences d'opinions constituent un obstacle au dialogue, ce qui me semble avoir été un peu le cas depuis le début de ce débat, au cours duquel nous assistons souvent plus à une suite de monologues qu'à de véritables échanges. Je souhaite que les différents points de vue puissent se confronter, évidemment, en toute sérénité et en toute liberté.

Je ne sais pas s'il y a des représentants de collectivités locales, mais je voudrais m'adresser aux collectivités locales : nous voyons beaucoup de délibérations qui ont lieu là ou ailleurs et qui passent dans la presse. C'est bien d'être informé, mais si vous voulez que vos délibérations soient prises en considération dans notre compte-rendu, ça serait bien aussi que vous nous les adressiez. Ça s'adresse aux collectivités locales, ça s'adresse à tous les organismes qui, à un moment ou à un autre, délibèrent sur ce projet.

Je vais arrêter là mon discours, en demandant à ceux qui l'ont déjà entendu un certain nombre de fois de bien vouloir m'excuser d'avoir pris du temps sur cette réunion, mais il faut toujours un petit peu quand même répéter.

Je voudrais finir par deux points concernant cette réunion. Je pense et j'espère que beaucoup d'entre vous auront envie de s'exprimer. Je vous propose de formuler autant que possible vos demandes d'intervention par écrit, vos questions également. Je voudrais souligner que la question écrite permet d'avoir une réponse orale dans le cadre de cette réunion, mais elle vous permet également d'avoir une réponse écrite.

Enfin, concernant cette réunion, les téléphones portables sont interdits et puis, pour ceux qui s'exprimeront oralement, la réunion est enregistrée donc je vous demanderai de parler distinctement et dans le micro. Je vous demanderai également de vous présenter.

Si vous avez des questions sur le débat public, vous pouvez les poser. Si vous n'en avez pas, nous pouvons passer tout de suite la parole à RFF qui va, rapidement, dans un premier temps, présenter son projet. Avez-vous des questions sur le débat public ? Bien. Monsieur SALIN, c'est à vous.

## **Présentation du projet par le maître d'ouvrage**

---

### **M. SALIN – Chef de Projet du débat public LGV Poitiers - Limoges**

Madame la Présidente, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais me contenter de faire une présentation rapide du projet qui va s'articuler autour de quelques slides.

Le premier consiste à rappeler les apports du projet pour le Limousin qui sont au nombre de quatre :

1. c'est un projet qui permet une meilleure accessibilité du Limousin à l'ensemble de l'Ile-de-France et à Paris ;
2. c'est un projet qui permet au Limousin d'accéder au réseau à grande vitesse, qu'il soit national et européen ;
3. c'est un projet qui permet de renforcer les relations entre deux capitales régionales que sont Poitiers et Limoges ;
4. c'est un projet qui permet une ouverture du Limousin sur la façade Atlantique.

Quand je parle du Limousin, il convient aussi d'englober dans ce périmètre des départements comme la Dordogne ou comme le Lot.

Concernant le projet en lui-même et les options qui sont présentées au débat public, le cahier des charges de ce projet s'est articulé autour de deux points :

1. c'est un projet qui doit permettre la desserte des gares de Poitiers et de Limoges en centre ville, donc gare de Poitiers d'un côté et gare de Limoges Bénédictins de l'autre ;
2. c'est un projet qui doit permettre de pouvoir assurer une liaison Paris - Limoges en 2 heures ou Paris Brive en 3 heures.

Pourquoi ce chiffre de 2 heures pour Limoges ? Très rapidement, nous nous apercevons aujourd'hui avec la mise en place du réseau à grande vitesse qu'un grand nombre de métropoles, dans quelques années, seront à 2 heures de Paris. Bordeaux sera à 2 heures 10, Toulouse sera à 3 heures 10, Nantes sera à pratiquement 2 heures, Rennes sera à 1 heure 25. Strasbourg, dans un premier temps, sera à 2 heures 20, puis à 1 heure 50. Lyon est déjà à 2 heures. Cet élément de 2 heures est un élément très important.

Sont présentées au débat 3 options :

- L'option Nord prend le parti de desservir la gare de Poitiers, puis d'obliquer vers la ligne Paris – Orléans – Limoges, en venant se raccorder au plus près de Limoges pour pouvoir avoir un temps de l'ordre de 2 heures.

Cette option d'une longueur totale de 150 kms nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle de l'ordre de 100 kms. Ce projet aurait un coût de 1,15 milliard d'euros et permettrait de faire un Paris Brive en 3 heures, un Paris - Limoges en 2 heures et autoriserait des liaisons Poitiers-Limoges en 45

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public minutes. Quant à Cahors, il pourrait être atteint depuis Paris en un peu plus de 4 heures – 4 heures 5.

- L'option Centre prend le parti d'utiliser le couloir actuel des infrastructures : la ligne TER Poitiers-Limoges et la RN 147.

Ce projet est celui qui présente la longueur totale la plus courte (125 kms), mais il nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle de 115 kms.

Du fait que nous ayons 115 kms de LGV, nous aurions un coût sensiblement supérieur à celui de l'option Nord puisqu'il serait de 1,3 milliard d'euros, mais autoriserait les meilleurs temps de parcours puisque, dans ce cas de figure, Paris - Limoges pourrait être fait en 1 heure 50. Brive pourrait être à 2 heures 50 de Paris. Quant à la relation Poitiers-Limoges, elle pourrait être faite en 35 minutes.

- L'option Sud prend le parti d'utiliser le plus longtemps possible les infrastructures à grande vitesse, donc la future ligne Paris Poitiers - Bordeaux qui sera mise en service en 2016 et, globalement, au Nord de Ruffec, d'obliquer sur Limoges en venant se raccorder sur la ligne actuelle Angoulême Limoges puisque l'un des points central du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges est de desservir la gare de Limoges Bénédicins.

En terme de longueur totale, c'est le projet le plus long (160 kms), mais c'est celui qui nécessiterait la création de la section de ligne nouvelle la plus courte (90 kms).

Son coût estimé, ainsi que ses caractéristiques en terme de trafic, mais aussi de temps, sont similaires à l'option Nord, donc un temps Paris - Limoges de l'ordre de 2 heures, un Paris-Cahors en 4 heures 05, un Poitiers-Limoges en 45 minutes. Brive, dans ce cas de figure, serait à 3 heures de Paris.

Voici présentées très succinctement les trois options et nous pourrions revenir dessus si vous le souhaitez au cours du débat. Merci de votre attention.

---

### Débat avec la salle

---

#### **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur SALIN. Avez-vous des questions à poser à Monsieur SALIN ?

#### **M. GUILLEMOT**

Je pense que le raccordement qui sera fait au Sud de Poitiers devra éviter de faire un rebroussement en gare de Poitiers. Nous en avons « crevé » avec la ligne de Lyon à Bordeaux, avec 3 rebroussements successifs. Je pense que, dans le cas actuel, il faut prévoir immédiatement un raccordement au Sud de Poitiers, en direction de Bordeaux, qui mettrait Bordeaux effectivement à un temps intéressant de Limoges.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur. Monsieur SALIN.

**M. SALIN**

Dans le cadre du projet, à ce jour, il n'est pas prévu de réaliser un raccordement qui puisse permettre de faire un Limoges Bordeaux sans passer par Poitiers. Dans un premier temps, il est prévu de passer par Poitiers, mais si, au cours des études, il s'avère que c'est un véritable besoin et que les trafics sont en face, rien n'empêche d'étudier cette possibilité.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur SALIN. Pas d'autres questions sur le projet ? Bien. Nous allons passer à la réunion thématique, avec une intervention de Madame Anne GUERRERO sur la démarche RFF en matière de développement durable.

**Première séquence : « développement durable »**

**Intervention du maître d'ouvrage**

**Mme GUERRERO - Chef de Département Environnement et Développement Durable, Réseau ferré de France**

Merci Madame la Présidente. Le thème de la réunion thématique, comme vous l'avez dit tout à l'heure, aujourd'hui, est le développement durable, l'environnement et, plus particulièrement l'environnement naturel et puis, la biodiversité. Nous avons donc choisi, finalement, de décliner cette présentation de la même façon.

Nous allons donc voir en quoi RFF est un acteur majeur du développement durable. Ensuite, nous verrons en quoi les projets de LGV sont des projets de développement durable. Ensuite, un focus sera fait sur la démarche du maître d'ouvrage en matière de prise en compte de l'environnement, dans la conduite de ses projets de lignes à grande vitesse, l'environnement, évidemment, constituant l'un des piliers du développement durable. Sabine RABASEDA interviendra dans la seconde partie sur les actions concrètes qui sont mises en place puisque cette démarche a été concrétisée dans le cadre du projet de LGV Est.

En tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, RFF place désormais toute son action sous le signe du développement durable. L'objectif est de proposer et de mettre en œuvre des solutions de transport durables, compétitives, à moindre impact environnemental, évidemment, socialement acceptables.

Le rail dispose de nombreux atouts vis-à-vis des enjeux de mobilité durable. Nous les avons, en fait, répertoriés selon les trois piliers du développement durable qui sont :

1. le volet environnemental,
  2. le volet social et sociétal,
  3. le volet économique.
- Sur le volet environnemental, nous pouvons citer l'efficacité énergétique, la participation à la diminution des gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air.
  - Sur le volet social et sociétal, nous contribuons à l'accessibilité des territoires et consommons peu d'espace.
  - En matière d'économie, il est un acteur majeur de l'aménagement du territoire, avec un gain de temps et une participation à la diminution de la congestion.

De plus, de façon générale, RFF doit aussi contribuer à un certain nombre de défis du secteur ferroviaire, en améliorant la qualité du fret ferroviaire, en renforçant le réflexe



En fait, quelles sont vraiment les responsabilités de RFF vues au travers du prisme du développement durable ? Elles sont au moins au nombre de 13. Donc, là, également, nous les avons triées selon les 3 volets du développement durable.

- En matière d'économie, c'est d'intégrer la rationalité économique dans le système ferroviaire, améliorer l'offre, optimiser le patrimoine ferroviaire et participer à l'aménagement du territoire.
- Sur le volet social et sociétal, c'est assurer les conditions d'emploi équitables dans notre sphère d'influence, garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, promouvoir le rail et l'intermodalité auprès de nos partenaires, élaborer des projets dans la concertation.
- Sur le volet environnemental, c'est réduire le bruit ferroviaire, préserver la ressource en eau, respecter les écosystèmes, s'insérer dans le paysage et le valoriser et entretenir le patrimoine foncier.

Maintenant, nous allons regarder de plus près en quoi un projet de ligne à grande vitesse répond, en partie aux enjeux du développement durable.

Il participe :

- en contribuant au développement durable du territoire, régional et national, c'est-à-dire qu'il doit permettre de concilier le développement économique, la cohésion sociale et la protection de l'environnement ;
- en répondant aux besoins de mobilité régionale et d'accessibilité, pour permettre au plus grand nombre d'accéder à toutes les opportunités professionnelles, sociales, culturelles et, ainsi, rétablir l'équilibre entre les zones rurales et les zones urbaines et entre différents secteurs d'une même région ;
- en augmentant l'attractivité du territoire grâce à la réduction des temps de parcours ;
- en améliorant la complémentarité des réseaux de transport qui est une condition nécessaire à la pertinence d'un projet ;
- en garantissant la transparence et la concertation : sur ce thème, RFF attache une importance toute particulière à l'information et au dialogue avec les parties intéressées, avec les acteurs du territoire sur lequel le projet intervient, de façon à recueillir les perceptions sur les évolutions qui touchent le territoire et, bien sûr, enrichir le projet ;
- en prenant en compte l'environnement le plus en amont possible, de façon à préserver au mieux l'équilibre naturel, humain, patrimonial de l'espace concerné.

Le report modal des voyageurs vers le rail constitue, évidemment, un enjeu majeur du développement durable car il participe à la réduction globale, en fait, des impacts des transports sur l'environnement.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Ainsi, sur la base de la monétarisation comparée des effets des différents modes de transports sur la pollution de l'air, notamment monétarisation qui est rapportée dans le rapport BOITEUX 2, nous déduisons qu'un déplacement interurbain génère, pour une distance parcourue identique, 13 fois plus de pollution par l'avion que par le train et 30 fois plus par la route que par le rail.

Selon l'ADEME, le transport d'un voyageur en TGV nécessite 4,5 fois moins d'énergie qu'en voiture, et 9,5 fois moins qu'en avion. Compte tenu de cette efficacité énergétique du train électrique, sur une même distance, le déplacement d'une personne génère 20 fois moins de production de CO2 qu'un déplacement par la route et 45 fois moins qu'en avion, sachant que ces émissions participent pour une grande part au réchauffement climatique.

En matière de sécurité, le train constitue l'un des modes les plus sûrs. D'après l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, en France et sur un même trajet, le risque d'accident mortel est 35 fois plus élevé par la route que par le rail.

Enfin, un projet ferroviaire consomme moins d'espace qu'un projet routier. Ainsi, une autoroute à deux fois deux voies nécessite près de 20 % d'espace en plus qu'une ligne ferroviaire pour un débit théorique possible en nombre de voyageurs 3,5 fois supérieur pour le ferroviaire.

Nous allons passer à la deuxième partie de l'exposé qui concerne davantage la démarche que RFF a mise en place pour mener, de façon globale, ses études d'environnement et la façon dont il prend en compte l'environnement dans ses projets de ligne à grande vitesse.

L'environnement est une préoccupation constante du maître d'ouvrage. Dans la conduite de ses projets, RFF s'est fixé, en fait, 4 grands principes qui sont affichés sur la diapositive. L'environnement est complètement intégré à l'ensemble du processus de conception et de réalisation de l'ouvrage, dans une démarche continue tout au long du projet, depuis son initialisation jusqu'à sa mise en service, c'est-à-dire que si, à l'issue du débat public sur la LGV Poitiers-Limoges, un consensus se dessinait en faveur de la réalisation de cette ligne à grande vitesse, les études couvriraient une période de 10 ans.

Ce délai est mis à profit pour engager un processus d'étude en plusieurs phases, avec l'aide de multiples spécialistes des domaines concernés, l'objectif étant de gagner en précision à chacune des étapes. C'est un processus itératif où la concertation, bien sûr, tient une place prépondérante.

Tout cela s'inscrit dans une démarche transversale puisqu'il n'y a pas que le sujet environnemental. Il y a d'autres domaines comme l'économie, la technique, etc. Evidemment, c'est un tout qui fait un projet.

Plusieurs missions fixent le cadre des études environnementales. D'abord, il faut identifier les enjeux environnementaux et des territoires, participer à la conception de l'ouvrage, mener et suivre les procédures administratives, déterminer et analyser les impacts du projet, mettre en phase les actions environnementales pour limiter les impacts et, enfin, élaborer le bilan environnemental après la mise en service.

Vis-à-vis de l'environnement, RFF s'est fixé, en tant que maître d'ouvrage, plusieurs exigences qui se déclinent selon les 8 thèmes classiques de l'environnement :

- En matière de ressources en eau, il faut assurer la salubrité publique, préserver les milieux humides et le libre écoulement des eaux.
- En matière de bruit, il faut préserver les zones calmes et respecter les normes acoustiques.
- Les exigences en matière de paysage et de patrimoine : il faut s'adapter au maximum à la nature des sites traversés. Là, nous avons toujours un choix à faire, parfois difficile, entre insérer l'ouvrage ou le mettre en valeur.
- Pour ce qui concerne le milieu naturel, nous cherchons bien sûr à maintenir la biodiversité et à prendre soin des habitats et des espèces.
- Sur le thème de l'agriculture et du foncier, nous allons chercher à respecter les structures agricoles, à limiter l'emprise et les effets de coupure et puis, participer aux opérations de réaménagement foncier.
- Sur le thème de l'air, le climat et l'énergie, nous allons assurer le meilleur report modal, limiter les émissions de gaz à effet de serre, la pollution, la consommation d'énergie.
- Sur le thème des déchets, nous allons chercher à limiter le volume de déchets produits au cours de cette réalisation et nous allons chercher à assurer la propreté constante du chantier pour limiter les impacts qui sont relativement importants en période de chantier.
- En matière d'activité humaine, nous allons chercher à maintenir les équilibres économiques en présence.

Nous avons également visualisé le temps puisque nous avons dit que les études dureraient au moins 10 ans avant la phase d'exploitation. Il y a les différentes phases du projet. Il y a les décisions auxquelles elles aboutissent et puis, les études correspondantes, avec les différentes phases de concertation.

Evidemment, l'environnement doit se situer au cœur du projet et aux grandes étapes de la vie d'un projet qui sont : le débat public, le stade de la conception des ouvrages, la phase travaux et puis, le bilan a posteriori puisqu'il faut essayer de faire un bilan environnemental après la mise en service de l'ouvrage.

Dès le stade du débat d'opportunité, nous allons identifier les enjeux environnementaux globaux, les grands enjeux de territoire, les grands équilibres en présence et nous allons mettre notamment en évidence les enjeux relevant de la législation européenne, nationale et régionale qui conditionnent la faisabilité du projet.

C'est donc une approche multi-thématique qui permet de connaître les principaux enjeux de l'environnement de chaque scénario s'il y a, sans pour autant établir une hiérarchie entre eux. Cette approche permet aussi de disposer, pour la suite des études et des concertations, d'une première base de connaissance des territoires et permet d'engager un dialogue avec tous les acteurs.

Cette démarche qui a été mise en place va être présentée tout à l'heure par le CETE.

Au stade de la conception du projet, sont menées donc les études préliminaires des avant-projets sommaires. Elles ont, elles, pour objectif de définir et de choisir un

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
fuseau de 1.000 mètres, puis de 500 mètres. Ces études permettent de dresser un état des lieux précis des secteurs concernés, de justifier les parties d'aménagement, de constituer le dossier réglementaire et, notamment, d'identifier toutes les procédures complémentaires qui devront être engagées, notamment les procédures de la loi sur l'eau, les procédures Natura 2000, les enquêtes de défrichement, etc. Elles vont permettre aussi de préparer le chantier.

La mise au point des aménagements pour réduire les impacts ou les compenser, pour restaurer autant que faire ce peut l'organisation des territoires, est menée en concertation très étroite avec les collectivités concernées, les riverains, les services déconcentrés de l'Etat, les chambres consulaires, les associations, c'est-à-dire avec l'ensemble des acteurs.

Des études détaillées sont engagées avec les spécialistes : calcul des nuisances sonores et les protections, fonctionnement des écosystèmes, identification des sites particulièrement sensibles, analyse du fonctionnement des territoires, des communes traversées, etc.

Toutes ces études vont enrichir l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ensuite, nous allons aboutir à cette déclaration d'utilité publique qui est une étape fondamentale du projet puisque c'est à partir de ce moment-là que vont être autorisées les acquisitions des terrains nécessaires et la réalisation de l'ouvrage.

Dans le cadre de l'avant-projet détaillé, des études environnement complémentaires sont encore menées pour optimiser les conditions de réalisation et dimensionner le dispositif en faveur de l'environnement. Il est clair que nous allons dimensionner les murs anti-bruit, les passages grande faune ou les passages petite faune, les rétablissements agricoles, enfin toutes les mesures qui ont été préconisées dans le cadre de l'étude d'impact. Tout ceci est fait toujours en concertation avec les acteurs concernés ; vous voyez bien que c'est un processus continu.

Les enquêtes complémentaires seront également conduites ; c'est à ce moment-là que des conventions vont être mises en place avec les autres acteurs. C'est également à ce stade qu'est établi le référentiel pour le bilan a posteriori.

Ensuite, il y a la phase travaux. C'est la phase, en fait, de la contractualisation du respect de l'environnement. C'est là qu'on nous attend parce qu'il faut vraiment mettre en place et mettre en œuvre tout ce qui a été prévu. Là, nous demandons à chaque entreprise de réaliser et de respecter un plan d'assurance ou de management de l'environnement ; la désignation d'un responsable environnement sur le chantier est le plus souvent requise.

Enfin, la dernière étape de la phase conception, c'est évidemment la mise en service. C'est là où nous démarrons, en fait, le bilan environnemental et socio-économique, d'ailleurs, qui constitue à la fois une surveillance de l'environnement, un retour d'expérience sur les méthodes et l'efficacité des actions environnementales conduites qui vont permettre évidemment un retour d'expérience pour les futures lignes à grande vitesse. Vous allez avoir d'ailleurs, aujourd'hui, le retour d'expérience sur la LGV Est. Evidemment, c'est riche d'informations pour les prochains projets. Je vous remercie de votre attention.

**Mme LARIVAILLE**

Limoges, le 23 octobre 2006

12

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Merci. Vous avez largement empiété sur la deuxième séquence, mais ce n'est pas grave. Je pense que nous allons vous donner la parole tout de suite parce que, sinon, vous allez attendre trop longtemps. Avez-vous des questions à poser à Madame GUERRERO ?

---

### Débat avec la salle

---

#### **M. MENARD - Président de Limousin Nature Environnement**

Jean-Michel MENARD, Président de la Fédération Limousine de protection de la nature, Limousin Nature Environnement.

Sur la partie environnementale, par rapport aux 3 propositions qui sont faites de tracé, je voulais savoir si des considérations environnementales étaient intervenues dans les 3 propositions. Par ailleurs, si une des propositions protégeait de loin beaucoup plus l'environnement, est-ce que vous seriez prêts, même si elle est beaucoup plus chère, à choisir cette proposition ?

#### **Mme LARIVAILLE**

Je pense que votre question va être traitée par Monsieur Fabien DURR tout à l'heure. Monsieur SALIN, est-ce que vous voulez anticiper ?

#### **M. SALIN**

Je pense que nous allons laisser Monsieur DURR faire sa présentation et, après, nous pourrons revenir sur la question.

#### **Mme LARIVAILLE**

Nous reviendrons donc sur votre question tout à l'heure. Sur l'exposé de Madame GUERRERO, avez-vous des questions ?

#### **Mme GUERRERO**

Je peux répondre sur la deuxième partie de la question puisque, là, ce ne sont pas vraiment les études environnementales qui ont été faites dans le cadre du projet LGV.

Bien sûr que les considérations environnementales sont prises en compte et peuvent, effectivement, supplanter complètement d'autres considérations. C'est l'objet d'un débat public de montrer, effectivement, quel poids nous allons accorder à chaque pilier du développement durable puisque nous avons bien vu qu'il y avait 3 piliers (sociétal, économique, environnemental). C'est vraiment un compromis et nous allons

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
chercher la solution qui va permettre de concilier au maximum ces 3 piliers fondamentaux.

### **M. DAVY**

François DAVY, je suis médecin. Je suis un petit peu étonné de voir le choix du fuseau par le Ministre. Est-ce que vous pensez que le Ministre tient réellement bien compte des contraintes environnementales ? Je ne mets pas en doute l'honnêteté de nos Ministres, mais, quand même, la décision est collégiale, elle est unique quand le choix du fuseau se fait. Compte tenu des expériences autoroutières précédentes, je suis un petit peu inquiet.

### **Mme GUERRERO**

Je ne sais pas si RFF peut répondre à ce type de question. Nous ne pouvons pas remplacer le Ministre, mais, en tout cas, il a à sa disposition toutes les études qui ont été faites, qui ne sont pas parcellisées. En général, il y a des dossiers de synthèse qui, effectivement, évitent de compartimenter toutes les études, de façon à ce que ce soit vraiment interactif entre les différents piliers d'études. Après, il dispose de tous les éléments, mais, effectivement, nous ne sommes pas dans le Cabinet du Ministre, nous ne prenons pas la décision à sa place. Les choix, après, peuvent être discutés, mais c'est difficile pour RFF de pouvoir intervenir sur le sujet.

Je crois que le débat public et ces concertations qui sont menées au fil des études permettent justement d'enrichir le dossier et, en tout cas, sont certainement beaucoup plus complètes et permettent à un Ministre de prendre une décision en meilleure connaissance de cause.

### **Mme LARIVAILLE**

Bien. Il y a deux demandes de parole.

### **M. POINTUD – Membre de la Commission Particulière du Débat Public**

Oui, première demande de parole de Monsieur THEPIN. Je vous demande de ne pas être trop long, s'il vous plaît, puisque nous vous avons déjà entendu longuement l'autre jour.

### **M. THEPIN**

Ce qui m'étonne surtout, dans la présentation de ce que vous avez fait, c'est qu'en fin de compte, quand nous consultons le site du débat, nous avons des dossiers préparatoires et qu'il n'en est absolument pas fait mention dans votre projet.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Or, ici, au débat de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, il y a donc un dossier préparatoire concernant la partie socio-économique ; il y a un dossier préparatoire concernant la partie environnement et il y a aussi un dossier préparatoire concernant la maîtrise d'ouvrage et même de trafic, etc.

Moi, je pensais que, dans votre intervention, vous alliez au moins me parler de ces sujets-là. Au niveau du bilan socio-économique, que lit-on dans ce dossier ? C'est qu'il a été fait étude des 3 trajets proposés et qu'en fin de compte, au niveau rentabilité, rendement interne, on dit que c'est la partie centre qui est la plus rentable puisque nous nous retrouvons presque à égalité.

On dit aussi que, dès l'instant où on va faire transiter une partie du trafic qui allait vers Paris par Poitiers, ça va avoir des incidences sur le trafic de la région Centre. On dit qu'il va y avoir un transfert vers la route des gens puisqu'il va y avoir une baisse du taux de rentabilité économique de 0,3 % sur les liaisons qui vont partir de Châteauroux et de Vierzon et donc, ce que vous avez annoncé dans votre joli tableau, dans n'importe quel cours de développement durable, on peut dire la même chose.

En fin de compte, nous nous rendons compte qu'une partie du trafic, qui était actuellement du trafic ferroviaire, puisque la SNCF quand même va devoir rentabiliser son rail, va inciter un certain nombre de personnes à prendre le véhicule. Il va donc y avoir un coût lié au report sur la route de ces voyageurs. Cela implique un surcoût d'exploitation des automobiles ainsi utilisées, une augmentation du coût d'entretien de la voirie autoroutière, une augmentation des coûts externes, pollution locale et régionale, émission de gaz à effet de serre supplémentaire, accroissement des accidents de la route.

En fin de compte, moi, c'est ça que j'aurais voulu qu'on entende, que vous nous disiez, que vous nous expliquiez parce que des études ont été faites là-dessus.

En plus, là-dessus, au niveau du développement économique de la région, j'ai vu dans un journal qui s'appelle « le journal du Parlement » qu'on parlait de la ville de Limoges et que pour faire une capitale économique du Centre Ouest, il fallait au moins attirer un million de personnes. Comme la région Limousin ne suffit pas, nous sommes obligés d'aller tirer vers Châteauroux, d'aller tirer vers le Lot, de tirer vers la Dordogne et même une partie de la Charente. Ce que j'ai vu dans les débats où j'ai assisté, ce que j'ai entendu, c'est qu'en fin de compte, c'était en train de couper un certain nombre de ces départements où la ville de Limoges veut être un centre économique.

Déjà, nous nous rendons compte qu'avec ce que demande plus ou moins la ville de Limoges pour avoir à peu près une attraction d'un million d'habitants, ce projet, en fin de compte, est en train de diviser.

En plus, comme je disais que c'était la partie Centre qui était décidée, l'étude socio-économique qui a été décidée, on dit « il y a 10 allers retours », c'est-à-dire qu'en fin de compte, on ne dit pas qu'il va y avoir 10 allers retours ; on dit que, pour que ce soit rentable, il faut qu'il y ait 10 allers retours.

Maintenant, nous allons revenir à l'environnement. Moi, j'ai regardé la partie environnement et j'espère que, tout à l'heure, vous allez aborder la partie vraiment qui concerne Poitiers-Limoges et non pas l'histoire de TGV Est ou la ligne Berlin Moscou.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Nous nous rendons compte qu'au niveau du bilan environnement, le trajet qui a le plus de contraintes, d'enjeux majeurs sur l'environnement – et quand on parle d'enjeux majeurs, on parle d'enjeux économiques, on ne parle même pas d'enjeux véritablement environnementaux, c'est-à-dire que ça va amener des surcoûts – c'est, comme par hasard, le trajet que veulent la plupart des gens qui sont pour ce projet, c'est-à-dire le projet Centre.

RFF, même dans ce bilan, dit que, lorsque nous allons étendre ce projet, il va falloir que, au niveau environnemental, on approfondisse les études. C'est ce que vous avez dit tout à l'heure pour pouvoir vraiment réaliser quelque chose de sérieux. Nous nous rendons compte que c'est là où il y a le plus d'enjeux majeurs, d'enjeux très forts qui vont amener des surcoûts au niveau du projet, c'est dans ce fameux trajet Centre qui est choisi apparemment par un certain nombre de personnes ici. Ça veut donc dire que ce projet de 1,3 milliard qu'on nous annonce va être augmenté.

### **Mme LARIVAILLE**

Monsieur THEPIN, j'ai dit que le débat, ce n'était pas qu'une suite de monologues. Il y a des gens qui veulent parler aussi.

### **M. THEPIN**

Je n'empêche pas les gens de parler. Je reprendrai la parole tout à l'heure.

### **Mme LARIVAILLE**

Oui, merci. Monsieur SALIN.

### **M. SALIN**

Concernant, par exemple, l'histoire des 10 allers et retours, si vous voulez, des simulations ont été faites pour savoir quel serait le nombre d'allers et retours le plus intéressant. Quand nous disons 10 allers et retours, c'est là où nous retrouvons la meilleure adéquation entre le nombre de personnes qui seraient à transporter et le nombre de rames que l'on doit mettre en face pour assurer un taux de remplissage et une exploitation qui permette au transporteur d'assurer un équilibre. Là-dessus, je ne vois pas où est le problème. On a dit « il y aurait 10 allers et retours Paris - Limoges, plus un aller et retour Limoges - Roissy-Charles de Gaulle - Lille ».

Concernant l'option centrale, pour l'instant, rien n'est joué. Il y a une option parmi trois qui est l'option centrale. Je voudrais dire quand même que, dans la conception du projet, nous avons veillé justement à faire que le TGV utilise le réseau classique dans les entrées de ville parce que nous sommes tout à fait conscients que les entrées d'agglomération, surtout d'agglomération comme Poitiers et Limoges, sont très problématiques et nous préférons utiliser le réseau existant plutôt que de créer des sections de ligne nouvelle dans des zones déjà fortement urbanisées ou qui seront fortement urbanisées à l'horizon du projet.



Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Je pense que c'est quand même une conception du projet qui s'inscrit dans une démarche durable. Nous essayons d'apporter le moins de nuisances dans des zones que l'on sait traditionnellement très sensibles. Voilà, c'était deux éléments que je voulais apporter à l'intervention de Monsieur THEPIN, sachant que, comme nous l'avons dit, dans la deuxième partie, Monsieur DURR du CETE va développer les différentes thématiques auxquelles vous faisiez allusion.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci.

## **M. POINTUD**

Monsieur THILLET a demandé la parole. Je vous demande de concentrer votre intervention sur le problème de l'environnement puisque c'est de cela qu'il s'agit ce soir.

## **M. THILLET - Président de l'Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées**

C'est justement ce que je voulais faire Monsieur POINTUD. Au sujet de l'environnement, il y a une petite chose que vous avez oubliée. Vous avez oublié de dire que, en TGV, on parcourait une distance 5 fois plus grande qu'en voiture, pour une même dépense d'énergie. C'est une information qui n'est pas dans votre présentation.

Au niveau environnemental, avec notre projet qui est de mettre Limoges à 2 heures de Paris en passant par le Centre, c'est-à-dire Orléans -Vierzon - Châteauroux et Limoges, nous faisons une anticipation sur le bilan environnemental, c'est-à-dire 3 à 5 ans après la mise en service.

Pour nous, l'environnement n'est pas du tout vulnérable, pour la traversée des champs de blé. Ensuite, la région traversée par Poitiers-Limoges est particulièrement sensible. Vous le savez, l'environnement est particulièrement sensible sur Poitiers-Limoges alors que, pour traverser la Beauce où nous avons, nous, les champs de blé, nous n'avons pas besoin de bilan environnemental 3 à 5 ans après. Nous faisons faire des économies à Réseau Ferré de France. Cette économie permettrait le financement du milliard supplémentaire, Monsieur ROUSSEAU, pour réaliser notre projet. Ça, c'est la première intervention, nous verrons pour la suivante. Merci Madame la Présidente.

## **M. POINTUD**

Vous avez oublié de vous présenter.

**M. THILLET**

Didier THILLET, Président de l'Association TGV Berry - Limousin - Pyrénées. Nous luttons pour faire abandonner le projet Poitiers-Limoges et mettre Limoges à 2 heures de Paris en passant par l'axe central, disons l'itinéraire historique Paris-Orléans -Vierzon -Châteauroux -Limoges - Brive - Cahors - Toulouse et ainsi de suite, mais en traversant la Beauce, donc aucune incidence sur l'environnement. C'est plat, c'est très beau, mais ça ne risque rien sur l'environnement.

**M. SALIN**

Je voudrais faire remarquer que, certes, dans votre projet, il y a la Beauce, je laisserai à chacun apprécier la teneur de vos propos sur la diversité biologique de la Beauce, mais je remarque quand même que vous traversez la Vallée de la Loire dans toute sa largeur et que vous traversez une région qui s'appelle la Sologne qui, je crois savoir, est quand même, au niveau environnemental, hydrologique assez sensible. Je ne parle pas de la deuxième phase de votre projet qui consisterait à créer une LGV entre Châteauroux et Limoges et de traverser certaines régions dont les Monts d'Ambazac et autres.

C'est vrai qu'il y a la Beauce, mais il y a d'autres zones qui, au niveau environnemental, soulèvent des questions qui sont, à mon sens, très importantes.

**M. THILLET**

Monsieur SALIN, vous êtes têtu, mais moi aussi. Le tronçon Châteauroux - Limoges, je vous ai toujours dit, depuis déjà quand même quelques réunions que nous nous voyons, qu'il n'en était pas question dans l'immédiat. Nous parlons déjà du premier tronçon Beauvilliers-Châteauroux qui mettrait Limoges à 2 heures de Paris.

Quant à l'environnement en Sologne, certes, il y a un petit environnement, il y a des chasses pour certains de ces messieurs ou de ces mesdames, mais les privilèges ont disparu depuis quand même fort longtemps, ce qui n'empêche que l'on peut quand même traverser La Sologne. Nous avons bien l'autoroute qui traverse, nous avons bien la ligne actuelle Paris - Toulouse qui traverse. Pourquoi ne pourrions-nous pas mettre une ligne grande vitesse le long de l'autoroute, à l'image de l'autoroute du Nord et de la ligne TGV Nord ? Je ne vois pas pourquoi c'est possible ailleurs et pas là, et ça mettrait Limoges à 2 heures de Paris.

**M. ROUSSEAU - Directeur Régional Centre - Limousin, Réseau ferré de France**

Vous savez très bien qu'en ce qui concerne la traversée de la Sologne, le problème de passage de l'autoroute n'a pas été une chose aussi évidente que cela il y a quelques années. Alors, dire maintenant que c'est ultra simple, je trouve que c'est un abus de langage.

**M. THILLET**

Il n'y a rien d'évident, il n'y a rien d'évident à faire. Quand on ne veut pas le faire, on trouve toujours toutes les explications pour ne pas le faire, mais le résultat est que l'autoroute traverse la Sologne. Donc pourquoi ne pas faire traverser la Sologne par une ligne grande vitesse ?

**M. SALIN**

Nous n'avons pas dit que c'était impossible, nous avons dit que ça posait quand même au niveau environnemental un certain nombre de questions que Monsieur THILLET, dans la première partie de son exposé, a passé sous silence. Simplement, je faisais remarquer que la Sologne et, à mon avis, la traversée de la Loire sont quand même des points que l'on appelle d'un point de vue environnemental relativement durs.

**Mme LARIVAILLE**

Nous continuons sur la ligne Poitiers-Limoges. Il y a une question, Monsieur POINTUD, sur la géologie.

**M. POINTUD**

Je pense que nous la traiterons en deuxième partie, après les deux autres exposés.

**M. ROMECH - CFDT Transport Limoges, cheminot**

Bonsoir, Serge ROMECH, CFDT Cheminot Limoges. Pour l'environnement, j'ai entendu que, pour la LGV Poitiers-Limoges, le contournement n'était pas faisable. Je trouve bizarre que la LGV Poitiers-Limoges soit un cas à part des autres LGV. Paris est dévié, Lyon est contourné, de même pour Tours, Angoulême, Bordeaux. Pour Poitiers et Limoges, apparemment, nous ne parlons pas de contournement, tout cela pour l'environnement.

Il faut comprendre que pour moi court terme, c'est 10 ans ; moyen terme, c'est 20 – 30 ans, c'est Limoges-Brive ; long terme, c'est 50 ans, c'est Brive-Cahors-Montauban.

Je suppose que cette ligne Paris Cahors sera en pointillés, contournement non fait pour Poitiers, contournement pas prévu pour Limoges, ni pour Brive, etc. C'est peut-être parce que le Limousin est un pays vert, je ne sais pas.

Si nous devons prévoir un contournement dans le futur à moyen terme (10 – 20 ans), je pense que le problème environnemental sera pire et les problèmes fonciers encore plus importants. Voilà ce que je voulais dire pour les contournements.

**M. SALIN**

Effectivement, dans le cadre du projet de LGV Poitiers-Limoges, il n'est pas prévu de contourner notamment Poitiers ; Limoges, dans un premier temps, la question se pose moins puisque nous avons choisi de desservir Limoges et Poitiers par les gares centre.

Il y a principalement deux raisons, une qui est environnementale, que je vous ai citée, mais la deuxième est de profiter des installations qui seront ou qui sont mises actuellement en place. Alors, quand je dis « sont », je fais référence à Limoges avec le CIEL et quand je dis « seront », je fais référence au projet que la ville de Poitiers est en train de réaliser. Pour ceux qui ont eu l'occasion de passer à Poitiers récemment, le quartier de la gare est en changement, c'est-à-dire de profiter de ces gares pour avoir les meilleures connexions possibles avec les réseaux TER, d'une part, pour permettre un prolongement de la grande vitesse sur des destinations desservies par les TER, mais aussi de bénéficier de la complémentarité avec les réseaux de cars gérés par les Conseils Généraux, ou la complémentarité avec les réseaux de transport en commun mis en place par les communautés d'agglomération.

Donc deux raisons :

- la première raison est environnementale : il s'agit d'éviter de construire dans des zones déjà très contraintes des infrastructures nouvelles ;
- la deuxième raison, c'est de bénéficier au maximum, de jouer au maximum la carte de la complémentarité entre le TGV et différents réseaux.

**Mme LARIVAILLE**

Monsieur BERTRAND.

**M. BERTRAND - ALTRO**

Bonsoir. Guillaume BERTRAND, je fais parti de l'Association ALTRO. La question qui me vient vraiment à l'esprit, je me dis que c'est quand même un peu dommage de faire une nouvelle saignée dans le territoire, sans penser à moyen terme aux différents usages que l'on peut faire de cette ligne entre Limoges et Poitiers.

Pour dire cela, je m'inspire un peu de la circulation qu'il peut y avoir à Confolens ou à Bellac. C'est vrai que j'ai vu quelques tableaux d'études de trafics, mais, enfin, ce que je vois de mes yeux, quand je suis à Bellac, c'est qu'il y a un énorme flux de camions, déjà, en premier lieu, qui viennent de la Péninsule Ibérique. Il y a même énormément de camions qui ne s'arrêtent pas en France, qui vont même en Allemagne.

Est-ce que nous ne pouvons pas imaginer à un moment donné, effectivement, la mixité d'une ligne et, si nous voulons parler d'écologie et de développement durable, que ce soit un premier maillon, éventuellement, pour assumer un trafic fret ?

Après, du côté des automobilistes, il y a bien sûr les automobilistes locaux. Je ne parle pas des 87 et des 86 qui peuvent se rabattre sur la ligne TER ou qui se

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
rabattront sur le TGV Brive Limoges – Poitiers - Paris qui va répondre à un certain besoin.

Le week-end, je suis frappé par les 44, les 49, les 72, les 53, les 29, les 35. Une fois, je me suis livré à faire de l'auto-stop à la sortie Nord de Limoges sur la rue de Bellac. J'ai été frappé par la diversité des immatriculations qui se présentaient. C'est pour dire que cette ligne TGV, si nous voulons vraiment en faire quelque chose d'écologique, il faut, dès maintenant, imaginer ces usages futurs pour que nous ne soyons pas embêtés après, et prévoir que l'on puisse y faire passer le trafic qu'il faudra pour permettre à tous ces bretons d'aller à Lyon.

Je vois même aussi des bretons qui arrivent en voiture à Bussière-Poitevine, qui bifurquent par une départementale pour atteindre la Nationale 145 qui passe à Guéret. Il y a donc plein de trafics qu'il faudra prendre en compte. Merci.

## **M. ROUSSEAU**

L'itinéraire pour les bretons est d'ailleurs recommandé par les services de la DDE parce que l'itinéraire de Bussière Poitevine vers Guéret est un itinéraire maintenant fléché puisque l'ensemble de cet itinéraire est interdit aux plus de 19 tonnes. Je vous le recommande chaudement, je l'ai encore fait tout à l'heure, quand vous voulez aller de Poitiers à Limoges, avec un maximum de confort.

Sur les questions relatives au fret, je voudrais dire que l'essentiel du problème auquel nous sommes confrontés sur l'ensemble du Sud Ouest est bien le fait que l'on ait une zone globalement de transit avec la Péninsule Ibérique. L'essentiel du problème auquel il faut apporter une réponse, parce que, même si nous voyons des camions espagnols qui font des parcours en transverse du côté de Bellac, c'est pour économiser des péages d'autoroute ou trouver d'autres parcours qui leur conviennent mieux.

Globalement, Réseau Ferré de France a lancé une réflexion qui associe un certain nombre de régions et qui se fait en liaison avec les services de l'Etat et une association de transporteurs qui s'appelle TLF, une réflexion pour une autoroute ferroviaire sur le Sud Ouest, comme il y a un projet actuellement sur le Sud Est. Cette autoroute ferroviaire est un projet qui irait du Sud de la région parisienne avec éventuellement un prolongement jusque Dourges dans le Nord Pas de Calais et qui descendrait jusqu'à Vitoria en Espagne avec, éventuellement, un point de débarquement de ce côté ci des Pyrénées.

Cette autoroute ferroviaire, elle prend tout son sens à partir du moment où l'ensemble des parcours TGV, celui actuellement bien avancé entre Tours et Bordeaux, et celui qui fait l'objet d'un débat public entre Bordeaux frontière espagnole, seront réalisés parce que, ce qu'il faut imaginer, c'est que le fait de créer une ligne à grande vitesse dégage des capacités sur les lignes actuelles et permettrait, à ce moment-là, un vrai report avec des navettes ferroviaires. Nous pouvons imaginer qu'avec l'ensemble des équipements que j'évoquais jusqu'à la frontière espagnole, nous pourrions avoir depuis le Sud de Paris jusqu'en Espagne la capacité de 25 trains par jour et par sens, ce qui, du point de vue de l'acheminement du trafic routier, peut être un véritable instrument.

Il y a eu déjà des réflexions sur l'aménagement de lignes TGV pour admettre les deux types de trafic, mais, dans un premier temps, notre réflexion est plutôt de profiter de l'optimisation que permet la création de lignes TGV pour utiliser des lignes – alors, en

### **M. SALIN**

Pour inciter les sociétés de transport à mettre les camions sur le rail, nous nous apercevons qu'il faut avoir des itinéraires très longs. C'est pour cela que nous parlons de la région Centre, voire même Lille, jusqu'à Vitoria. Il faut donc des flux très importants - nous les avons sur la façade Atlantique - mais, surtout, des linéaires très longs.

### **M. BETTON - ALTRO**

La question posée préalablement concernait le trafic Ouest Est ; ce que souhaiterait ALTRO, c'est que le TGV Poitiers-Limoges soit le maillon d'une transversale qui relie l'ensemble de l'arc Atlantique et donc les camions venant du Nord de cet arc, mais également les camions venant d'Espagne et du Portugal, pour prendre la direction de centre Europe. Et donc, ce serait souhaitable que ce maillon Poitiers-Limoges intègre dans sa conception le fret transversal. C'est la question posée. Ce qui serait souhaitable, c'est la mixité de ce maillon Poitiers-Limoges.

### **M. SALIN**

Concernant la mixité de la ligne Poitiers-Limoges, dans le cadre actuel, la mixité n'est pas envisagée. Si vous voulez, le projet transversal que vous évoquez n'est pas inscrit dans le CIADT. Nous avons un pas de temps qui est tout à fait différent, ce qui ne veut pas dire que, plus tard, l'axe que vous évoquez ne donne pas lieu à des études et, à ce moment-là, l'axe Poitiers-Limoges pourrait s'intégrer dans un axe plus global, dans une transversale plus globale.

### **M. ROUSSEAU**

S'il y avait besoin de développer des activités fret à court terme, RFF a engagé en liaison avec l'Etat, l'Europe et la région Centre, l'électrification de Tours Vierzon, ce qui veut dire que nous progressons vers l'Est sur un axe électrifié qui n'est aucunement saturé puisque, de Nantes à Tours, nous avons un axe électrifié sur lequel il y a encore des possibilités de sillon. Donc, petit à petit, l'électrification Tours Vierzon sera terminée dans les deux ans qui viennent, d'autres électrifications sont actuellement en cours d'étude, donc un maillage électrique Est Ouest existe déjà pour le fret à travers l'amélioration du réseau traditionnel.

### **Mme LARIVAILLE**

Nous avons déjà beaucoup parlé de cette ligne transversale et je pense que nous en parlerons encore beaucoup.

**M. POINTUD**

Monsieur Jean-Michel MENARD a demandé à intervenir.

**M. MENARD**

Je suis intervenu déjà tout à l'heure. J'avais compris qu'il s'agissait de questions, mais comme je vois que nous allons au-delà des questions, je voulais en profiter puisque nous n'avons pas eu l'occasion de le faire depuis le début de ces débats, pour donner la position de Limousin Nature Environnement.

Nous avons beaucoup réfléchi et nous avons déterminé une position qui est contre le TGV, le TGV barreau Poitiers-Limoges, mais aussi le TGV dans son ensemble.

Nous sommes pour l'amélioration des lignes existantes, qu'il s'agisse des lignes principales, mais aussi de l'ensemble des lignes secondaires que nous souhaitons voir préservées.

Dans cette même démarche, nous souhaitons que toutes les possibilités soient examinées pour le transport voyageur, en améliorant la rapidité parce que c'est sûrement possible, et également pour le transport de marchandises.

Nous considérons, nous aussi, qu'il faut absolument abandonner le plus possible le réseau routier au niveau du transport de marchandises pour favoriser le transport par rail.

Je ne vais pas alourdir le débat. Je voulais simplement faire état de cette position. Nous allons adresser un long développement sur cette position auprès de la Commission.

**Mme LARIVAILLE**

Très bien. Je vous remercie beaucoup Monsieur.

**M. POINTUD**

Simplement, envoyez-le dès que possible, de façon à ce que nous puissions le diffuser.

**M. CANIAUX - Président d'ALTRO**

Michel CANIAUX, Président d'ALTRO. Par rapport à ce que vient de dire Monsieur contre le TGV, là encore, nous parlons mal dans la mesure où il y a déjà des villes, des régions qui ont le TGV. Ça veut donc dire que nous arrêterions de construire des TGV et, une fois de plus, ça serait le Limousin, voire l'Auvergne, voire toutes ces régions qui ont déjà un petit handicap au départ qui seraient touchées.

La modernisation de la ligne Poitiers-Limoges est en cours et donc rendra des services de desserte fine du territoire, mais nous ne pouvons pas faire l'abstraction du TGV.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
L'autre jour, quand j'étais à Poitiers, il y avait un peu le syndrome du ventre plein, c'est-à-dire que certains poitevins disaient « finalement, à quoi ça sert la grande vitesse ? Pourquoi aller vite ? », sauf qu'ils oubliaient qu'ils appréciaient être à 1 heure 25 de Paris. Ça, c'est le premier point.

Encore une fois, les gens raisonnent en temps global, c'est-à-dire que, lorsque nous disons, en voiture, je fais Paris- Limoges en 3 heures – 3 heures et demies, ça va être porte à porte. Le chemin de fer, quand nous allons dire « nous mettons 3 heures », ça va être de gare à gare, c'est-à-dire qu'il faut rajouter les temps d'approche et, des fois, en cumulant les deux bouts, il faut cumuler pas loin d'une heure.

Ça veut dire que, malgré tout, les gens sont avares de leur temps et veulent passer le moins de temps possible dans les transports, donc ils raisonnent temps global. Justement, ce qui est bien dans le TGV, c'est qu'il permet de compenser les parcours d'approche qui sont pénalisants par un temps de A à B très performant.

Je pense que le TGV est dans l'air du temps. C'est normal de respecter l'environnement et je crois que tout le monde y est très sensible, mais je pense que, plus le chemin de fer sera performant et, aujourd'hui, la performance s'appelle TGV, et plus le report se fera en faveur d'un mode qui est quand même malgré tout moins porteur de nuisances que la route ou l'aérien.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur CANIAUX. Nous allons passer à la deuxième partie et Monsieur DURR va nous exposer le résultat de ses études.



**Deuxième séquence : « environnement naturel et biodiversité »**

**Intervention du maître d'ouvrage**

---

**M. DURR - Responsable du Groupe Environnement CETE de l'Ouest**

Bonsoir à toutes et à tous. Je vais vous parler de l'étude environnementale que nous a confiée RFF dans le cadre des pré-études fonctionnelles de ce projet.

Tout d'abord, la finalité de cette étude est de mettre en évidence les principaux enjeux liés à l'environnement, principaux enjeux en vue de définir les orientations, les choix optionnels envisageables pour le projet, tout cela dans un objectif, bien entendu, de préservation du cadre de vie des habitants et des espaces reconnus pour leur valeur environnementale.

En fait, il s'agit, à ce stade-là, d'enjeux qui seront pris en compte dans la conception de la LGV et qui permettront d'assurer la meilleure insertion du projet.

Au niveau de la méthode, notre étude s'est d'abord appuyée sur un état des lieux réalisé dans l'aire d'étude, et nous avons procédé au recueil de données auprès des services, notamment les services déconcentrés de l'Etat ; ce sont des données qui ont été recueillies en 2005. Parmi les services, nous avons consulté les directions départementales et régionales de l'équipement, de l'agriculture, de l'environnement, de l'action sanitaire et sociale, des affaires culturelles, de l'industrie, mais aussi les services qui interviennent dans le domaine de l'architecture et du patrimoine et également, parmi les établissements publics, l'Office National des Forêts et les Comités Régionaux de Tourisme.

La deuxième phase de l'étude a consisté à identifier et hiérarchiser les enjeux environnementaux. Notamment, cela s'est traduit par la production d'une cartographie selon 6 thématiques :

1. le milieu physique,
2. les espaces naturels protégés, d'une part, mais aussi les espaces naturels inventoriés,
3. le milieu humain,
4. l'agriculture,
5. le paysage,
6. le patrimoine.

Pour chacune de ces thématiques, a été établie une hiérarchisation, notamment selon 5 niveaux d'enjeux qui sont propres à chaque thématique et qui tiennent compte, d'une part, de la sensibilité ou de la vulnérabilité de l'enjeu, mais aussi de l'intensité

Nous nous retrouvons donc avec nos 5 niveaux qui vont, selon les thématiques, de « majeur » à « très fort », puis à « fort », à « moyen » et à « faible ».

La troisième phase va consister à faire une analyse synthétique de ces enjeux pour chacune des 3 options envisagées par le maître d'ouvrage. A ce stade, ce sont des options de passage qui sont privilégiées, mais qui ne sont pas exclusives pour la suite des études.

Enfin, dernière étape, c'était une définition des principes des mesures d'insertion ou de compensation, pour laquelle je ne rentrerai pas dans le détail puisque vous aurez des illustrations de ce que peuvent être ces mesures sur l'exemple de la LGV Est.

Au niveau des thèmes de l'analyse spatiale des territoires, nous nous sommes intéressés au milieu physique, notamment en ce qui concerne les eaux souterraines et les eaux superficielles, mais aussi les risques naturels d'inondation, de mouvement de terrain et aussi les zones à relief marqué.

Pour ce qui concerne le milieu naturel, nous parlons des espaces naturels protégés tout à l'heure. Il s'agit des espaces Natura 2000, des zones de protection spéciales, mais aussi des secteurs qui bénéficient d'arrêtés de conservation de biotope ou des réserves naturelles.

Au niveau des espaces naturels inventoriés, nous avons recensé les zones importantes pour la conservation des oiseaux (les ZICO), les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (les ZNIEF) de type I et type II, les zones humides, les parcs naturels régionaux et, au niveau des rivières, celles qui étaient classées pour la protection des poissons migrateurs ou qui sont classées en première ou deuxième catégorie piscicole.

Au niveau du milieu humain, nous avons, bien sûr, identifié les zones agglomérées denses, mais aussi les hameaux, des zones spécifiques comme le camp militaire de Montmorillon, les aéroports et les aérodromes, les secteurs soumis aux risques technologiques, notamment le risque nucléaire, mais aussi les installations SEVESO, et les silos de stockage de céréales.

Au niveau de l'agriculture, nous avons recensé les principales zones d'appellation d'origine contrôlée, mais également les secteurs de grande culture, de polyculture, de culture fourragère, les secteurs de civiculture, les espaces boisés protégés, les espaces boisés gérés par l'ONF et les forêts de production.

Au niveau des paysages et du patrimoine culturel et touristique, nous avons recensé les paysages caractéristiques, mais aussi toutes les autres unités paysagères, telles que les bocages, les vallées, les plaines vallonnées et boisées, et les secteurs réglementés au titre du patrimoine, donc les ZPPAUP (zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysagé), mais aussi les monuments historiques et les sites classés et inscrits, les principaux sites touristiques et de loisirs.

Au niveau des objectifs de l'étude, l'étude a eu pour objectif de constituer à ce stade un outil de connaissance des principales caractéristiques environnementales, dans l'aire d'étude, donc l'identification des principaux enjeux, au niveau des territoires interceptés par l'aire d'étude.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Deuxième volet, c'est la fonction d'outil d'aide à la décision pour les orientations et les choix optionnels du projet puisque, en fait, ces enjeux serviront à éclairer les phases de conception qui interviendront en aval.

A ce stade-là, ce qu'il faut retenir, c'est que l'étude environnementale ne constitue absolument pas un outil de caractérisation des impacts puisque nous en sommes au stade de l'étude d'opportunité, c'est-à-dire que, aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé.

Il faut aussi retenir de ces études environnementales que nous sommes attachés au principe de proportionnalité, c'est-à-dire que le niveau de précision des études est progressif et adapté à l'avancement du projet, en fonction de la sensibilité des espaces interceptés, également en fonction du niveau de détail des études techniques du projet. Tout à l'heure, nous parlions d'une démarche continue et progressive, elle est donc complètement intégrée dès ce stade-là.

Enfin, si RFF décide de la poursuite des études, les mesures d'insertion du projet ou les mesures compensatoires seront, bien entendu, définies de façon précise au cours des phases ultérieures de la vie du projet. Elles donneront, bien sûr, lieu à des concertations avec l'ensemble des acteurs.

Enfin, pour donner une illustration synthétique des résultats de l'étude environnementale, vous avez devant vous la carte de synthèse générale des enjeux environnementaux hiérarchisés puisque nous retrouvons, dans cette cartographie, les 5 niveaux d'enjeu pour les différentes thématiques.

Ce que nous pouvons retenir de façon synthétique, ce sont les secteurs où nous identifions les cumuls d'enjeux majeurs à forts. Nous avons notamment un tel cumul sur les 3 sites structurants que constitue l'aire périurbaine de Poitiers, mais également le secteur de Montmorillon et, enfin, l'aire périurbaine de Limoges.

Nous avons également une zone de cumul d'enjeux très forts à forts sur les zones de relief que constituent les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac, donc au nord de Limoges et, enfin, sur les vallées, telles que la Charente, le Clain, la Vienne et la Gartempe.

Ce soir, nous sommes là pour parler essentiellement du milieu naturel. Si nous regardons un peu plus dans le détail quels sont les enjeux concernés dans ces zones d'accumulation, au niveau des enjeux très forts, en fait, pour le milieu naturel, il s'agit des espaces protégés par la réglementation. Dans notre aire d'étude, nous relevons notamment des espaces naturels d'intérêt communautaire et national, notamment Natura 2000 et les zones de protections spéciales, les arrêtés de biotope et une ZICO dans le secteur de Montmorillon Lussac, mais aussi des enjeux très forts dans les vallées de la Gartempe et du Salleron pour ces mêmes espaces protégés.

Nous avons également des enjeux très forts au niveau de la ressource en eau, avec les périmètres de protection rapprochée immédiats des captages d'eau potable, notamment tout le secteur autour de Poitiers, notamment dans le Nord Est de Poitiers, mais aussi dans le secteur de Montmorillon.

Si nous regardons les enjeux forts au niveau du milieu naturel, il s'agit là des espaces naturels inventoriés. Nous retrouvons tout un ensemble de ZNIEF I dans le secteur de Montmorillon, Lussac et Verrière, la forêt de Verrière constituant un vaste ensemble de ZNIEF 1, mais également dans les Monts d'Ambazac.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Ces enjeux forts, nous les retrouvons également au niveau des rivières à poissons migrateurs, telles que la Gartempe et son affluent la Semme. Nous les retrouvons également au niveau des zones inondables, donc dans les vallées du Clain et de la Vienne, aussi sur les communes qui sont soumises aux risques de mouvement de terrain, donc tout le secteur de Poitiers, mais également le secteur de Montmorillon.

Enfin, au niveau de la ressource en eau, avec les périmètres de protection éloignés de captage, là, nous sommes dans les enjeux forts. Cela concerne Poitiers et Montmorillon. Tout à l'heure, nous parlions des zones à relief, des secteurs escarpés, donc nous retrouvons dans ces enjeux forts les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac.

Enfin, pour ce qui concerne la thématique des paysages caractéristiques identifiés dans les enjeux forts aussi, sont relevés le secteur de Montmorillon avec les Brandes de Montmorillon, le Bois de l'Hospice et l'étang de Beaufour, entre Lussac et Montmorillon, les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac également pour les paysages, et certains secteurs de la vallée de la Gartempe et de la Vienne qui sont identifiés comme des secteurs à paysage caractéristique.

Voilà pour la présentation synthétique de l'étude.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur DURR.

---

### **Débat avec la salle**

---

## **M. POINTUD**

Une question qui pourrait appeler une réponse maintenant provient de Monsieur ADELAINÉ ; elle concerne un aspect géologique.

## **M. ADELAINÉ**

Bonsoir. Je m'appelle Gilles ADELAINÉ, je suis un citoyen comme un autre qui s'interpelle un petit peu sur ce qu'il voit. Moi, j'ai surtout été interpellé par le fait que vous traversez, par exemple, sur certains tracés, des concessions minières et vous n'en parlez pas.

Par exemple, à certains endroits, si vous consultez un document qui s'appelle « l'annuaire de l'or noir », qui s'occupe des déchets radioactifs, vous avez un certain nombre de sites en Limousin qui sont sur votre parcours, notamment le parcours Nord.

Vous avez donc un certain nombre de gisements qui ont été exploités, avec des verses. Vous avez un certain nombre de « gîtes » que, moi, j'appellerais « gisements » maintenant puisque le prix de l'uranium vient d'être multiplié par 5, au cas où vous ne le sauriez pas, parce que le pétrole monte, mais l'uranium aussi. Vous  
Limoges, le 23 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
avez des endroits où il y a entre 20 tonnes et 1.000 tonnes d'uranium. Il faut savoir que l'uranium, c'est le deuxième élément derrière le fer le plus baladeur. La preuve, c'est qu'il y a une partie des gisements qui sont exploités sur cette thématique, mais pas chez nous. Je suis un peu surpris qu'il n'y ait absolument pas de volet sur ce thème.

Il y a un certain nombre de sociétés qui ont travaillé là-dessus. Sur les deux autres parcours, le parcours Centre et le parcours Sud, je connais moins le système. Ça a été étudié entre 1984 et 1992 par une association SNEA Totale Compagnie Minière qui s'appelait SINARGU, il y a donc sûrement aussi des choses.

Je suis un peu surpris que l'on ne prenne pas cela en compte.

### **M. DURR**

Au niveau du recueil des données, comme je l'expliquais tout à l'heure, nous avons consulté les services, notamment les services des DRIRE, les 2 DRIRE Poitou-Charentes et Limousin. Ce sont des éléments qui, à ce stade-là, au niveau de l'aire d'étude, ne sont pas remontés ; nous avons recueilli tout ce qui concernait les risques technologiques, les installations classées pour la protection de l'environnement.

Je pense que ce sont des choses qui pourront être revues et précisées par la suite, mais, ce ne sont sans doute pas des éléments qui, aujourd'hui, permettent de complètement empêcher un tracé dans un secteur du territoire, vu que, aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé, nous travaillons sur des options.

### **M. ADELAINÉ**

Je comprends bien, mais ce que je tenais à souligner quand même, c'est que, vu les contraintes que vous nous avez données au niveau du passage d'une ligne TGV, il va falloir qu'il apprenne à slalomer. Quand vous avez des gisements qui sont devant vous, avec plusieurs centaines de mètres, voire 1 km à 2 kms de large, en plus, ils ont la malheureuse tendance à être perpendiculaire à tous vos tracés.

### **M. DURR**

Les options de passage font quand même entre 10 et 15 kms de large aujourd'hui.

### **M. ADELAINÉ**

Si vous comptez tout ce qui est gisement, tout ce qui est gîte, vous allez voir que le terrain est bien miné.

### **M. DURR**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Je sais que nous avons des secteurs dans lesquels nous avons des anciennes mines qui sont identifiées, qui servent d'ailleurs d'habitat à chauve-souris, qui font parti des habitats protégés, notamment un secteur des Monts d'Ambazac, il y en a beaucoup, mais, à ce stade-là, nous n'avons pas encore recueilli ces données-là.

**Mme GUERRERO**

De toute façon, c'est une information qui est systématiquement recueillie au stade ultérieur, donc, évidemment, nous y prêtons une attention particulière. Effectivement, le fait que vous l'ayez souligné nous pousse à le regarder de façon plus attentive.

**M. ADELAIN**

Comment situerez-vous ces gîtes, ces gisements, vu que ça appartient à des sociétés privées ? Comment pourrez-vous obtenir les renseignements ?

**M. DURR**

Au titre du code minier, ces installations sont recensées.

**M. ADELAIN**

Pour les sites qui ont été exploités, oui, effectivement, mais pour les autres, non.

**Mme GUERRERO**

Il y a deux sources d'information. Il y a effectivement les DRIRE, mais il y a aussi les recherches géologiques et minières qui, normalement, donnent les carrières et les gisements qui sont actuellement exploités et ceux qui ont été abandonnés.

Après, il peut y avoir, effectivement, malheureusement, des données qui ont été complètement perdues par l'ensemble des services. Il y a les études géotechniques et les sondages qui permettent de les repérer par la suite, mais ce sont des cas quand même extrêmement rares. Il peut y avoir, effectivement, un gisement qui n'a pas été repéré par aucun des services, qui n'a pas été porté à la connaissance, mais, généralement, les études ultérieures permettent de le définir.

Je peux vous assurer que, sur toutes les études, ce sont des éléments qui sont pris en compte, à deux titres d'ailleurs parce que, effectivement, c'est une contrainte, mais ça peut être aussi une opportunité, notamment parce qu'il y a des carrières qui sont ouvertes et qui, dans le cadre de leur principe d'autorisation, les exploitants sont obligés de remblayer leur carrière et, parfois, l'opportunité d'un ouvrage comme celui-là est très bon pour eux...

**M. ADELAIN**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
La situation que vous décrivez a déjà existé. Il y a eu un jugement du tribunal de Limoges qui a interdit de toucher à ces versées.

### **Mme GUERRERO**

Nous regarderons de plus près, bien sûr.

### **M. ADELAIN**

Je remercie la Commission parce que j'ai découvert une unité que je ne connaissais pas, c'est le P majuscule dans les puissances de 10. Pour ceux que ça intéresse, c'est Péta et c'est 10 puissance 15.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur. Je pense que ce sont des informations importantes. Monsieur THEPIN.

### **M. THEPIN**

Effectivement, vous avez déterminé, tout à l'heure, les différents choix (milieu agricole, milieu humain, etc.). La caractéristique du projet, c'est que RFF dit « il y a une forte présence de l'habitat rural entre Limoges et Poitiers, quel que soit le parcours que l'on va prendre ». A un moment, il dit « pour préserver la pérennité des exploitations agricoles, RFF participera, avec des organismes responsables de l'aménagement foncier, à la mise en œuvre des mesures visant à réduire les conséquences du projet sur les exploitations et la desserte des parcelles ». Vous allez passer où ? Etant donné que c'est surtout un secteur rural qu'il y a dans nos régions, quand vous dites que vous allez prendre contact avec les organismes concernés par ce problème-là, pour éviter de pénaliser les agriculteurs et donc pérenniser la vie de ces exploitations, il ne reste plus que les forêts. Je ne vois pas par où vous allez pouvoir passer puisque vous allez éviter d'avoir des problèmes. Alors, est-ce que ce projet, avec cette réflexion-là, il n'est pas déjà un petit peu mort-né ?

### **M. SALIN**

Monsieur THEPIN, je pense qu'il y a une ambiguïté. Si vous voulez, quand nous avons marqué cela, nous faisons référence à l'expérience qui a été mise en Bretagne Pays de Loire, où, bien avant la DUP, il a été créé, par les Conseils Généraux, des fonds, c'est-à-dire que les agriculteurs qui voulaient vendre parce qu'ils arrivaient à la fin de leur carrière et faisaient valoir leur droit à la retraite, vendaient leur exploitation. La SAFER bénéficiait de fonds qui lui permettaient d'acheter ces terrains pour plus tard -

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
puisque nous sommes avant la DUP – pouvoir les apporter au panier et permettre, dans le cas de la réorganisation foncière qui sera liée à la création de la LGV Bretagne Pays de la Loire, une redistribution des terrains en fonction de ce qui aura été prélevé chez certains agriculteurs.

Les mesures qui seront mises en place, c'est ce type de mesures concrètes qui font que nous pouvons anticiper, dans un cadre défini et généré généralement par les SAFER qui peuvent faire une réserve foncière bien avant que les études soient vraiment finalisées, pour pouvoir, après, justement, redistribuer aux agriculteurs à qui on sera obligé de prendre des hectares d'autres hectares en compensation.

Voilà, c'est un cas concret qui est mis en place en Bretagne : nous anticipons la réglementation parce que nous travaillons avant la DUP et il y a des fonds qui sont assez importants. Nous pourrions reparler de ce cas plus particulièrement à la réunion de Poitiers où nous aborderons le volet agricole et où nous aurons la personne qui gère cela, qui viendra vous expliquer beaucoup mieux que moi et qui, dans le détail, vous donnera les chiffres, les nombres d'hectares, les millions d'euros qui ont été mis dans le fonds, pour permettre ces acquisitions foncières et anticiper les problèmes, pour pouvoir se créer une réserve foncière.

#### **M. THEPIN**

C'est à quel moment de l'étude ? Est-ce que c'est, par exemple, au bout de la huitième année ou c'est dès à présent que nous faisons cela ?

#### **M. SALIN**

Il faut quand même qu'on arrive avec une définition du projet relativement fine. C'est pour cela que je vous parle un peu avant la DUP. C'est donc d'ici 5 à 6 ans par rapport à notre temporalité propre.

#### **M. POINTUD**

Peut-être que, sur ce dernier point, les représentants des services de l'agriculture voudraient compléter ce qui a été dit. Monsieur SALIN a très bien expliqué le dispositif que nous exposerons à nouveau à la réunion de Poitiers.

#### **M. BRANCA - Centre Régional de la Propriété Forestière du Limousin**

Didier BRANCA, Centre Régional de la Propriété Forestière du Limousin. Néanmoins, pour rebondir, il apparaît souvent que les forêts sont des victimes faciles. Je souhaiterais que, dans cette étude, même s'il y a beaucoup de forêts, notamment de forêts privées, qu'elles soient néanmoins prises en compte et qu'on essaie d'éviter de



### **Mme GUERRERO**

En général, nous essayons d'éviter de couper les structures agricoles en deux et, en général, nous essayons aussi d'éviter de couper les forêts en deux. C'est là où nous pouvons anticiper, c'est vraiment l'objet de ces études maintenant, c'est d'anticiper au maximum et d'éviter, effectivement, ces effets de coupure.

En général, nous essayons de passer en lisière, au maximum. L'objet d'une étude d'environnement, c'est de trouver le meilleur compromis, et c'est par le dialogue que nous allons pouvoir le trouver, entre les intérêts agricoles, les intérêts forestiers, les intérêts du milieu naturel, du milieu humain, du milieu bâti, etc. C'est l'ensemble de ces critères que nous allons prendre en compte et sur lesquels il faut travailler ensemble pour trouver le meilleur tracé possible.

### **Mme BIARDEAUD – Adjointe au Maire de la Ville de Limoges**

Aline BIARDEAUD, je suis élu de Limoges et de l'agglomération de Limoges Métropole.

Je n'interviens pas vraiment à ce titre-là, c'est en tant que rêveuse, en tant que utopiste peut-être que je vais faire mon intervention.

Ces équipements-là, ils consomment beaucoup d'électricité et je me demandais si, dans le cadre du volet développement durable, RFF ne pourrait pas faire éventuellement un peu preuve d'imagination. Je veux vous demander si vous avez envisagé de coupler cet équipement avec une source de production électrique non polluante et non nucléaire comme, par exemple, une plate-forme éolienne créée pour la circonstance, pourquoi pas sur la côte Atlantique, histoire d'avoir véritablement un volet développement durable qui porte bien son nom.

### **M. SALIN**

Ce qui est de l'alimentation électrique, si vous voulez, c'est simple, l'électricité vient par des lignes haute tension, voire très haute tension, il faut donc déjà regarder le réseau qui est en place.

Après, savoir les électrons qui alimenteront la motrice du TGV, s'ils viennent d'une centrale nucléaire proche ou d'un pôle éolien de la façade Atlantique, c'est plus compliqué.

### **M. ROUSSEAU**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
La démarche de RFF, c'est qu'à chaque fois que nous électrifiions même une partie de ligne du réseau existant, nous essayons de rechercher dans le réseau RTE s'il n'y a pas un équipement qui coupe la ligne ferroviaire, ce qui évite, à chaque fois, de remettre un bout de ligne d'alimentation. Nous avons la chance, par exemple, dans le cas de Tours-Vierzon, d'avoir une ligne à haute tension qui passe à Villefranche-Sur-Cher et donc, nous avons pu réaliser une électrification où RTE descend simplement d'un poteau à la hauteur de la station. Je crois que c'est actuellement pour des raisons de coût et d'encombrement du paysage avec des lignes électriques la démarche recherchée à chaque fois par RFF, en liaison avec RTE.

### **Mme GUERRERO**

Nous avons un autre exemple assez typique, c'est l'alimentation électrique de la LGV Est Européenne. Au départ, il était prévu une alimentation en parallèle à la LGV Est dans les 110 kv et, finalement, au cours de l'étude, même après la DUP, un concours a été passé avec RTE et, en fait, il a été décidé de ne pas créer une ligne en continu, parallèle à la ligne LGV, mais plutôt de repiquer et, grâce aux études qui ont été faites, nous avons su nous repiquer sur le réseau existant.

Peut-être que, d'ici là – puisque c'est un projet qui aura lieu dans 10 ans - il y aura d'autres sources d'énergie qui auront évolué et qui permettront d'avoir d'autres ressources. Pour l'instant, c'est un petit peu tôt pour pouvoir s'avancer aussi loin.

### **Mme BIARDEAUD**

Moi, par exemple, je vais, dès le 1<sup>er</sup> juillet 2007, acheter mon électricité via une coopérative qui s'appelle Enercoop, je ne passerai plus par EDF, mais mon électricité passera par les réseaux EDF, c'est-à-dire que je n'en connaîtrai pas la source. Ce que je saurai, c'est qu'elle sera fournie par des producteurs qui sont des producteurs non nucléaires.

Dans mon rêve, il faudrait donc déjà, très en amont, commencer à y réfléchir. Alors, ensuite, c'est transporté par le réseau EDF. L'argument qui est avancé au paysage supplémentaire et inutile, etc. ne tient pas. Il m'apparaît quand même que, dans votre propos développement durable, il faut faire un petit peu plus que de déplacer une mare à crapauds.

### **M. SALIN**

Nous regarderons le réseau haute tension présent, mais rien n'empêche d'imaginer que s'il y a un centre de production éolien à proximité de la ligne LGV, RFF puisse acheter son électricité à ce centre, rien ne l'empêche.

Au jour d'aujourd'hui, ce genre de site n'existe pas et, aujourd'hui, apparemment, nous avons la présence de lignes à haute tension.

### **M. LIMOUSIN - Président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Bonjour, Jean-Pierre LIMOUSIN, Chambre de Commerce. Je voudrais revenir du rêve à la réalité. J'ai écouté, tout à l'heure, avec attention l'intervention du Président de Limousin Nature Environnement. Sa position a le mérite d'être claire puisqu'elle rejette toute ligne à grande vitesse nouvelle. Elle est, à ce titre, respectable car elle est sans nuance et facilement intelligible. Mais elle présente des inconvénients sans commune mesure.

Premièrement, elle vitrifie la desserte ferroviaire nouvelle de l'ensemble du territoire national ; il ne se passera plus rien.

Deuxièmement, elle transfère sur la route et l'avion l'accroissement inéluctable des trafics et nous savons que ces trafics vont augmenter.

Troisièmement, elle stigmatise le territoire du Limousin comme étant définitivement à l'égard des grands courants d'échanges et assure, à ce titre-là, la pérennisation de nos handicaps accumulés au cours des années en terme de desserte.

Quatrièmement, elle assure le déclin de notre université puisqu'elle tue, de fait, le programme « PRES » d'échanges entre les universités de Limoges, de Poitiers, de Tours et de La Rochelle.

Cinquièmement, elle inscrit comme perspective certaine la fuite des jeunes de notre région en garantissant la mise à l'écart des grands courants d'échanges.

Enfin, dernier point, elle programme, de fait, la délocalisation des entreprises régionales significatives qui ne pourront se maintenir dans ce qui sera alors, entre guillemets, une réserve classée au patrimoine condamné de l'humanité.

Aussi, j'aimerais que cette association réexamine à nouveau sa position au regard de ces inconvénients qui n'ont peut-être pas été totalement pris en compte.

Je voulais dire simplement au Président de Limousin Nature Environnement que nous sommes prêts et que je suis prêt à le rencontrer pour essayer de lui développer ces inconvénients qui semblent insuffisamment pris en compte car nous ne pouvons pas laisser comme perspective à un territoire d'être définitivement vitrifié dans une situation que nous savons particulièrement inconfortable aujourd'hui.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur LIMOUSIN. Monsieur MENARD.

## **M. MENARD**

Sur l'idée d'un rendez-vous, pourquoi pas parce que nous sommes ouverts à toute discussion. Notre position, je ne sais pas si elle évoluera, elle est une position de principe, ce qui veut dire que nous n'aurons pas forcément raison et que d'autres auront peut-être raison pour nous. Et donc, si une ligne de TGV se fait, nous continuerons à discuter des problèmes posés au niveau environnemental.

Cela dit, nous ne nous sommes pas positionnés uniquement dans le domaine de la protection de la nature. Notre réflexion, elle va beaucoup plus loin ; elle va dans le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public cadre de l'aménagement du territoire et dans le cadre du développement durable. Le développement durable, ce n'est pas forcément ce qui a été énuméré ce soir ici, de notre point de vue.

Par ailleurs, quant à prendre des exemples comme les étudiants, je ne sais pas si nous ne pouvons pas imaginer qu'ils iront encore plus vite en prenant le TGV pour s'en aller du Limousin.

Enfin, je ne vais pas, point par point, répondre. Je suis tout à fait disposé, effectivement, à en discuter, mais il faut savoir que notre réflexion, elle n'est pas uniquement de protéger les petits oiseaux ou les cours d'eau et les marres à crapauds, mais elle est bien plus dans une réflexion de développement durable du Limousin et, entre autres, ça passe par la crainte que la ligne TGV, d'ici l'horizon 2020, soit la seule ligne SNCF qui subsiste dans un rayon de 300 kms autour de Limoges. Je me demande si le TGV sera encore conduit par la SNCF parce que, à l'allure où ça va, je pense que les lignes TGV seront également offertes à la concurrence. Nous pouvons donc tout imaginer de ce point de vue là.

### **Mme LARIVAILLE**

Si vous voulez vous rencontrer, je veux bien faire l'intermédiaire.

### **M. ROUSSEAU**

Juste une réflexion par rapport à l'ouverture à la concurrence : sur une région voisine qui est la région Centre où, justement, l'avenir d'un certain nombre de lignes utilisées uniquement par le fret pouvait être mis en cause parce que la SNCF avait du mal à y trouver son compte, nous sommes en train de constater depuis le début de l'année que l'arrivée de deux transporteurs dont un britannique est en train d'offrir des possibilités de développement importantes pour les transports de céréales, et un rôle important par rapport au monde agricole.

Je ressens, à l'inverse, l'ouverture du marché comme une possibilité de développement de lignes qui, actuellement, étaient dans une situation quelquefois de déshérence.

### **M. SALIN**

Je voudrais rajouter, concernant le point que vous avez soulevé sur la LGV, s'il y avait LGV, il n'y aurait plus rien autour : il faut bien voir que notre projet s'inscrit dans un système de transport, c'est-à-dire que le TGV arrive à Limoges et arrive à Brive, mais pour que l'effet du TGV puisse se propager au-delà des simples agglomérations de Brive et Limoges, il a besoin de trouver des relais. Un des principaux relais, c'est le TER, c'est-à-dire que, si nous voulons que les gens d'Aurillac, de Cahors, de Périgueux, et de Rodez puissent bénéficier du gain de temps et gagner entre 50 minutes à 60 minutes sur le temps actuel du transport, donc de ce gain de temps, il va falloir qu'il y ait, un réseau de TER qui fonctionne.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Donc, au contraire, nous nous apercevons que la mise en place d'une LGV, généralement, oblige, implique une réorganisation, une façon de revoir certains services sur certaines lignes. Nous nous apercevons notamment dans la région lyonnaise ou dans d'autres régions que nous avons un accroissement du volume global des personnes transportées. Donc une LGV n'est pas synonyme de déclin du trafic sur les autres lignes.

## **Mme LARIVAILLE**

J'aimerais bien que Monsieur CLEMENT nous dise ce que tout cela lui inspire, Monsieur CLEMENT qui est Directeur Régional de l'Environnement.

## **M. CLEMENT - Directeur Régional, DIREN Limousin**

Merci. Si vous m'interpellez à ce stade, je peux vous dire comment nous analysons, nous, effectivement, ce projet. Alain FEMENIAS qui représente la DIREN Poitou-Charentes pourra compléter puisqu'il est là ce soir et que je connais mieux, évidemment, la partie limousine.

Ce que l'on peut dire du côté de l'environnement, du côté de notre service, c'est que, évidemment, tout aménagement d'un nouvel ouvrage linéaire comme celui-là a des impacts sur l'environnement. D'un autre côté, par rapport au débat sur le développement durable qui a eu lieu tout à l'heure, c'est un débat qui n'est pas simple parce que nous ne savons pas ce qu'est le développement durable exactement, mais, tout de même, l'intuition que nous pouvons avoir, c'est que développer le train aujourd'hui, c'est quelque chose de fondamental par rapport aux problèmes que l'on a en matière de transport et aux conséquences sur le réchauffement climatique, sur les gaz à effet de serre.

Nous avons, il n'y a pas très longtemps, la semaine de la mobilité. Nous nous battons pour que les gens prennent plus le transport en commun, bougent moins, lorsque ce n'est pas nécessaire bien évidemment, et fassent des économies, mais, que, par ailleurs, tous les transports en commun se développent, que ce soit pour le transport des gens et le transport des marchandises.

Avoir ici un transport de personnes avec une autre ampleur qu'aujourd'hui, avoir un redéveloppement possible sur d'autres lignes en matière de fret, ça, c'est important. Evidemment, il semble que la situation d'aujourd'hui n'est certainement pas celle de l'avenir. Avoir autant de camions sur les routes et aussi peu de train de marchandises, à mon avis, d'ici quelques années, les choses changeront de façon considérable, avec le coût de l'énergie, les efforts que nous devons faire en matière de gaz à effet de serre, etc.

Evidemment, ces impacts environnementaux sont à mettre en relation avec ces éléments de développement durable qui combinent l'économie, le social et l'environnemental. Aujourd'hui, le fait d'avoir des capacités nettement plus importantes en matière de train, c'est quelque chose de considérable pour l'avenir.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Sur les impacts eux-mêmes, l'analyse que nous avons pu en faire globalement, qu'ils soient directs en matière d'emprise, ou indirects en matière de coupure par rapport aux espaces, il n'y a pas, sur l'ensemble des trois tracés, d'obstacle majeur en matière environnementale qui mette en cause un projet comme celui-là.

Si nous étions passés par le plateau de Millevaches, par exemple, où nous avons une concentration de milieux naturels assez exceptionnels, ou par le Marais-Poitevin en Poitou -Charentes, ça aurait été assez différent. Là, il y a un certain nombre de zones et d'espaces protégés, et des paysages souvent intéressants.

La variante Nord a relativement peu d'impacts pour la partie Limousin, mais en a plus pour la partie Poitou -Charentes.

La partie centrale est plus concernée par les espaces naturels ; ça a été dit déjà par les Monts d'Ambazac et les Monts de Blond entre lesquels il faudrait passer, et puis, un certain nombre de rivières côté Limousin à traverser (la Gartempe, la Glayeule) sur lesquelles une attention particulière doit être donnée. Evidemment, c'est surtout sur ces espaces Natura 2000 qu'une attention doit être portée. Il s'agit des pentes qui sont intéressantes sur le plan naturaliste, le fond également, y compris l'eau pour le saumon en ce qui concerne la Gartempe. Les ouvrages, évidemment, auront à prendre en compte ces éléments-là, mais sur les rivières, ça ne fait pas de coupure comme ailleurs, ça peut être bien traité.

La partie sud a un petit tracé sur le Limousin et n'est pas très difficile sur le plan des milieux naturels. Je crois qu'elle ne l'est pas trop non plus du côté Poitou -Charentes.

L'impression générale, c'est que nous n'avons pas d'obstacle majeur en matière d'environnement. Ça veut dire que, au-delà de cela, évidemment, si le projet se fait sur une variante ou une autre, une attention tout à fait particulière doit être aujourd'hui portée sur, à la fois la façon dont le tracé peut éviter les principales zones embêtantes sur le plan de la biodiversité, et puis, sur les mesures compensatoires en ce qui concerne les milieux naturels.

## **M. FEMENIAS – Directeur Régional Adjoint, DIREN Poitou - Charentes**

Ça sera difficile d'être aussi complet que Denis CLEMENT. J'apporterai simplement une petite touche charentaise à cet exposé, davantage au titre de l'expérience ou de la pratique que nous avons actuellement de la préparation et de la conception de la ligne LGV Tours Bordeaux puisqu'il y a deux tronçons qui sont à deux stades différents de l'état d'avancement des étapes préparatoires. Celui d'Angoulême Bordeaux est presque prêt, au moins au niveau des études, et celui de Tours Angoulême est encore en cours de préparation.

Mon témoignage portera davantage sur ce travail de suivi au quotidien avec RFF qui permet d'identifier, non pas au mètre près, mais de façon beaucoup plus fine que les fuseaux qu'on vient de nous présenter, les enjeux environnementaux et les mesures de réduction d'impact parce que, avant de parler de mesures compensatoires, il faut commencer déjà par limiter les impacts, les éviter ou les réduire et, éventuellement, travailler sur des mesures compensatoires.

Ce travail qui est très fastidieux peut-être, mais, en tout cas, très riche est essentiel pour la réussite de la ligne, une fois que le tracé a été retenu. Je me situe donc bien

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public au-delà du choix des trois fuseaux qui fait l'objet du débat public, mais, ce que je voulais apporter comme témoignage, c'est le fait que, une fois que le fuseau est arrêté, nous faisons un travail avec un souci du détail qui est extrêmement intéressant.

### **Mme LARIVAILLE**

Bien.

### **Mme BONNETAUD**

C'est juste une petite intervention qui n'aura pas grand-chose à voir, mais, simplement, quand nous parlons de développement durable, est-ce que la SNCF ou RFF peut nous dire combien de trains desservent l'usine de Saillat qui amène du bois pour faire du papier ? J'ai bien peur qu'aujourd'hui, la majorité du bois qui arrive ne vienne plus par train, mais vienne par camion parce que les prix n'étaient plus compétitifs.

Quand nous parlons de développement durable avec le transport, il y avait une usine qui s'appelle KPCL à Aix-Sur-Vienne, qui fait appel aux camions, qui ne fait plus appel aux trains. Les grosses entreprises qui ont besoin de gros transports font appel aux camions. Alors, le développement durable, ça commence déjà aujourd'hui et pas demain.

### **M. BELLINGARD, Directeur Développement SNCF**

Jean-Pierre BELLINGARD, Directeur Développement SNCF. Concernant le sujet des marchés avec Saillat ou KPCL, Saillat, nous pourrions revenir sur l'historique. Il faut savoir quand même qu'il y avait des trains, effectivement, avec Saillat, mais le fer était vraiment la variable d'ajustement de Saillat. Jusque-là, nous faisons effectivement des trafics à perte et cela était très connu.

La SNCF, aujourd'hui, doit se remettre à flot pour le fret puisque, maintenant, vous le savez très bien, nous sommes en concurrence totale. Il a été dit tout à l'heure, effectivement, qu'il y avait des entreprises qui ne sont pas SNCF donc, en l'occurrence, EWSI pour les trains de céréales qui ont pris des marchés sur Châteauroux. Ces marchés sont perdus pour la SNCF.

Tous les autres marchés sont en concurrence. Nous continuons, effectivement, en perte, ça, c'est sûr, mais vous ne voyez personne qui vienne chercher ces marchés-là. J'attends des entreprises qui viennent chercher des marchés sur Saillat et, effectivement, aujourd'hui, il n'y en a pas, parce que la concurrence, elle est avec la route. Là, les transporteurs routiers, en terme de coût, je ne sais pas, mais la concurrence n'est pas forcément toujours loyale. Nous, nous payons les péages, nous payons tout notre matériel. Le péage des routiers, ce n'est peut-être pas le même. Il faut peut-être regarder le problème à la base.

Ne demandez pas à la SNCF de régler tous les maux de la politique française. A ce niveau-là, nous ne vous répondrons pas.

**M. LABIDOIRE – Limousin Nature Environnement**

Guy LABIDOIRE, Limousin Nature Environnement également. Je voulais faire remarquer que le tracé du barreau Poitiers-Limoges a déjà fait l'objet d'autres projets d'infrastructures. Il y a quelques mois, nous, association de protection de l'environnement, nous avons été consultés par rapport à la création d'une voie routière. Nous savons très bien que, dans les années qui viennent, nous serons également consultés sur des tracés concernant le renforcement de la route qui va de l'Europe Centrale vers l'Atlantique. Il y a une espèce de saucissonnage des projets qui nous arrivent un par un, qui aboutissent tous à une fragmentation supplémentaire de l'espace, sans qu'à aucun moment, on ait à se prononcer sur des choses globales.

Au cours de la discussion sur ce barreau TGV, est venue l'affaire du fret. Vous nous avez dit qu'il y avait des projets, qu'une fois que les lignes seront libérées par la création du TGV, les lignes existantes seront disponibles pour le fret ; ça nous projette dans un avenir extrêmement lointain. Quelques experts disent qu'il y aura eu une rupture dans l'approvisionnement énergétique traditionnel.

Vous, sur la possible déshérence des voies secondaires, vous nous avez répondu que, apparemment, il y avait des projets de renforcement des lignes pour permettre l'accès à Limoges à partir de Rodez, à partir de Brive ou à partir d'autres lieux du Massif Central. Ce n'est pas compris dans les documents qui nous sont remis. Il n'y a aucune certitude, il n'y a aucun engagement de ce côté-là.

Il y a une espèce de fragmentation du débat qui empêche d'avoir une vue globale de l'avenir à 20 - 25 ans et qui nous conduit à comparer des choses qui sont très tangibles, qui sont certaines, avec d'autres dont vous nous parlez, sur lesquelles nous voulons bien vous croire, mais qui sont encore hypothétiques, qui ne font pas l'objet de projet extrêmement précis. Ça, c'est un sujet d'interrogation pour nous.

Le Massif Central, c'est une entité. C'est une entité à divers titres, par les modes de production agricoles, les modes de production forestiers qui sont menés. Le centre de gravité du Massif Central va être totalement déplacé, d'un côté, vers l'Ouest et, de l'autre côté, vers l'Est, avec des pôles extrêmement importants.

Quand nous voyons la carte des lignes TGV, nous voyons qu'il y a une espèce d'énorme vide de lignes au milieu, qui est très, très spectaculaire et qui nous fait poser des questions.

**M. SALIN**

Vous parliez du Massif Central, ce que je peux vous dire, c'est que, si nous prenons, par exemple, l'exemple des réseaux de ville, il est un fait qu'aujourd'hui, Clermont-Ferrand ne se tourne pas vers Limoges ; Clermont-Ferrand se tourne résolument vers le couloir rhodanien ; Clermont-Ferrand est en réseau de ville avec Roanne, avec Saint-Etienne, mais pas avec Limoges, ni même avec Guéret.

Si nous regardons les réseaux de ville que l'on a en Limousin, nous en avons un entre Guéret-Limoges-Tulle, nous en avons un sur les villes qui sont plus au Sud, un historiquement très important en Poitou -Charentes et un qui fait la jonction entre le réseau de villes de Poitou -Charentes et celui du Limousin fait par le réseau de ville Poitiers - Limoges.



Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Si vous voulez, à ce niveau-là, nous nous apercevons que, aujourd'hui, en terme de déplacement, il y a plus de déplacement du Limousin vers l'Ouest que vers l'Est.

### **M. LABIDOIRE**

*(Intervention sans micro)*

### **M. ROUSSEAU**

Attendez, Monsieur, elle existe parfaitement cette ligne. S'il y avait des trains nouveaux à mettre, l'infrastructure, elle existe, elle est maintenue en état.

Malheureusement, quand vous parlez de la relation Bordeaux-Toulouse, quand nous constatons pour une ligne transversale qu'actuellement, au-delà de Guéret, elle n'est plus utilisée que par 5 trains par jour, je dirais que nous ne pouvons qu'espérer des développements sur cet axe. La ligne n'a pas disparu. Il y a moins de relations actuellement, mais la ligne n'a pas disparu.

### **M. SALIN**

Les réseaux ne se créent pas comme ça, il y a des raisons, il y a des raisons économiques, il y a des raisons politiques. Tout à l'heure, nous citons le cas des universités. Limoges se met en réseau avec Poitiers, la Rochelle et l'académie de Tours - Orléans ; elle ne se met pas en réseau avec Clermont-Ferrand.

### **Mme LARIVAILLE**

Ce n'est pas une réunion aménagement du territoire. Nous avons déjà eu une réunion aménagement du territoire.

### **M. SALIN**

C'était pour répondre à la question : oui, il y a le Massif Central et nous voyons qu'il y a une polarisation vers l'Est et vers l'Ouest.

### **Mme LARIVAILLE**

Dans votre contribution, vous pouvez parler aussi de ce problème.

**M. LABIDOIRE**

Divers intervenants laissent entendre que le Limousin est une région qui est en désuétude complète. Le Limousin gagne de la population ; depuis très peu de temps, le Limousin regagne de la population.

Une étude a été publiée par l'Institut Français de l'Environnement, organisme tout à fait officiel, qui montre que l'artificialisation des terres en Limousin est égale à celle qui prévaut dans la région parisienne. Nous constatons qu'autour des deux agglomérations de Limoges et de Brive, il y a des constructions de façon assez massive. Il y a un dynamisme dans la construction qui est spectaculaire, de même que le long de l'autoroute A20. Il ne faudrait pas laisser croire que le Limousin continue à perdre de la population, est en voie de désertification totale, ce n'est plus vrai.

**M. LIMOUSIN**

Vous avez raison de signaler que le dernier recensement montrait que le Limousin regagnait de la population et c'est la première fois depuis 100 ans parce que, depuis 100 ans, nous en perdons tous les ans.

Si j'allais un petit peu jusqu'au bout de mon raisonnement, je crois que l'avion y est un petit peu pour quelque chose avec le regain de population, et il faudrait mesurer éventuellement l'importance de l'inflexion.

**Mme LARIVAILLE**

Bien, nous poursuivons sur le thème de l'environnement, s'il vous plaît. Monsieur THILLET.

**M. THILLET**

Je vois que Monsieur LIMOUSIN qui est Président de la Chambre de Commerce est d'accord avec nous sur le développement économique créé par le TGV ; ça me rassure, il va finir par adhérer à notre association.

Madame GUERRERO, nous non plus, nous ne voulons pas couper la forêt, nous sommes tout à fait d'accord avec vous, nous n'allons pas couper la Sologne, nous allons longer l'autoroute comme je l'ai dit tout à l'heure.

Et Pourquoi la SNCF, plutôt que de peindre les TGV en bleu, ne peindrait-elle pas les TGV en vert ?

**Mme LARIVAILLE**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Bien. Nous allons passer la parole à Madame RABASEDA qui va nous faire un retour d'expérience sur la LGV Est, parler des dispositions qui ont été prises par RFF pour limiter l'impact de cette ligne sur l'environnement.

## **Mme RABASEDA - Responsable Environnement, Réseau ferré de France**

Bonsoir à tous. Sandrine RABASEDA, je suis Responsable Environnement du projet LGV Est depuis 1999, donc ça fait à peu près 8 ans que je suis ce projet, des phases études, suite à la déclaration d'utilité publique, et j'ai aussi suivi les travaux, jusqu'à juin 2007 où nous allons mettre en service le projet.

L'objectif de mon intervention ce soir, c'est d'illustrer la démarche de la prise en compte de l'environnement sur un projet d'infrastructure linéaire, d'illustrer par rapport aux discours qu'il y a eu tout à l'heure qui ont cadré plutôt la politique générale de Réseau Ferré de France et, aussi, d'illustrer la phase étude précise, étude détaillée, et travaux sur un projet comme celui-ci. Je vais vous donner également des exemples de mesures ou d'actions en faveur de l'environnement.

Tout d'abord, je voulais faire un petit rappel rapide sur le projet de la LGV Est. La LGV Est a été déclarée d'utilité publique avec une déclaration cosignée par le Ministère des Transports et le Ministère de l'Environnement qui est un point, je pense, important à souligner.

Le tracé fait 300 kms dans sa première phase et permettra de relier Paris à Strasbourg en 2 heures 20. Les travaux sont achevés. Nous mettons en place les essais au mois de décembre pour une mise en service en juin 2007.

Le projet traverse deux parcs naturels régionaux, 7 sites Natura 2000 et 3 grandes vallées dont La Meuse et La Moselle.

Tout d'abord, ma présentation va se faire en deux parties :

1. une partie un petit peu plus théorique où je vais réexpliquer de manière générale la notion d'environnement et ce que nous appelons, nous, l'environnement intégré dans le cadre de notre projet LGV Est ;
2. une partie beaucoup plus pratique où, là, je vous montrerai des illustrations de ce que nous avons réellement réalisé pour les différentes thématiques environnementales.

Tout d'abord, pour RFF, la notion d'environnement regroupe 2 aspects : les milieux naturels et les milieux humains. Nous touchons donc à des thématiques qui recoupent l'eau, le paysage, le bruit, l'agriculture, les déchets et toute autre thématique comme l'occupation du sol.

L'environnement, ce n'est pas non plus une discipline multi-thématique, mais c'est aussi une discipline temporelle, c'est-à-dire que nous la concevons dès les premières phases de conception d'un projet, les premières études de tracé, les premières esquisses de fuseau, le stade où nous en sommes aujourd'hui pour la LGV Poitiers-Limoges, mais aussi durant la réalisation, sachant que la phase travaux, c'est une des phases les plus impactantes d'un projet, il ne faut pas l'oublier, c'est celle qui fait le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public plus peur et qui touche le plus à l'environnement, mais aussi après la mise en service car nous continuons à nous occuper d'environnement après la mise en service d'un projet. Nous mettons en place un bilan environnemental par le biais de suivis qui sont faits sur plusieurs années et dont les résultats serviront justement à dresser un bilan sur « le projet est-il conforme à nos engagements ? Le projet est-il conforme à ce que nous imaginions ? » et, si ce n'est pas le cas, « quelles sont les mesures que nous pouvons mettre en place pour y remédier ». Et, surtout, ce bilan environnemental servira de démarche d'amélioration continue, c'est-à-dire que notre retour d'expérience sur la LGV Est servira pour la LGV Bretagne Pays de la Loire, servira pour la LGV peut-être Poitiers-Limoges, servira pour tous les projets.

Toute cette notion dimension temporelle et dimension multidisciplinaire, c'est ce que nous avons appelé « l'environnement intégré au projet ».

Je vais rappeler rapidement les devoirs et les rôles du maître d'ouvrage, sachant que ça a été présenté tout à l'heure. La notion d'environnement intégré se base sur 2 principes : une présence d'un responsable environnement à temps complet sur le projet. Que ce soit chez le maître d'ouvrage, donc à Réseau Ferré de France, que ce soit chez nos maîtres d'œuvre qui ont réalisé les études du projet, ou que ce soit chez les entreprises qui ont réalisé nos travaux, nous avons exigé d'avoir un responsable environnement à tous les maillons du projet, donc à toutes les phases du projet et chez tous les intervenants.

Une démarche continue, pourquoi ? Parce que c'est une démarche qui est, comme nous l'avons dit plusieurs fois, une démarche itérative, avec les études techniques, mais aussi les études environnementales et les études financières. Ce qu'il faut bien comprendre, c'est qu'un projet est un consensus entre ces trois aspects (financier, économique et environnemental). Nous n'avons pas un projet purement environnemental, ce n'est pas un projet qui est viable. La démarche du développement durable, ce sont les trois piliers d'un projet.

Les missions du responsable environnement et, en l'occurrence, du maître d'ouvrage de manière générale, c'est de veiller au respect de la réglementation dans le cadre de la conception et de la réalisation de son projet. C'est de pouvoir, au plus tôt, identifier les enjeux environnementaux en ayant recours à des bureaux d'études qui sont extérieurs au maître d'ouvrage, donc des bureaux d'études spécialisés dans toutes les thématiques environnementales. C'est de définir avec eux, mais aussi avec les partenaires comme les associations, les riverains, les services de l'Etat, les impacts du projet, et de mettre en place en face les mesures et les actions environnementales.

Comme le disait Monsieur le Directeur de la DIREN, il n'y a pas que des mesures de compensation, il y a aussi des mesures de suppression de l'impact. Nous, sur la LGV Est, nous avons décalé le tracé : suite à la déclaration d'utilité publique, le Parc de Lorraine nous a demandé de faire une étude de variante, nous l'avons réalisée, ce qui a amené à déplacer le tracé. Ça, c'est une mesure de suppression de l'impact.

Nous avons aussi des mesures de réduction d'impact comme réalisation de passages grande faune qui permettent de rétablir des circulations. Nous avons aussi des mesures de compensation, rachat d'un site naturel intéressant, pour compenser l'impact que nous aurions de par notre projet.

Ensuite, notre mission aussi, c'est d'élaborer le bilan environnemental et de suivre la mise en œuvre de nos mesures dans le temps.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Pour la LGV Est, mis à part les thématiques que nous pourrions recouper avec le socio-économique comme l'agriculture, nous avons identifié en matière d'environnement et d'environnement naturel le paysage, donc identifier ses thématiques qui sont représentatives des territoires que nous avons à traverser, mais aussi représentatives des enjeux du projet. Nous pouvons prendre le parti d'insérer totalement la ligne, de la cacher, de la faire la plus discrète possible, mais nous pouvons choisir aussi le parti de valoriser notre ligne et de la montrer. Je vous montrerai des exemples tout à l'heure.

Il y a donc l'eau, qui est un patrimoine commun à réserver, salubrité publique, transparence hydraulique, ne pas aggraver les crues et, surtout, faire que le projet rétablisse l'état initial.

Le bruit, nous l'avons qualifié comme l'ennemi public numéro un. Il faut savoir que le bruit, c'est une thématique qui est bien encadrée par la réglementation. Le but du maître d'ouvrage, c'est d'avoir un objectif de résultat, c'est-à-dire respecter des seuils qui sont fixés par la réglementation.

Le milieu naturel, c'est préserver la biodiversité, avec des exemples que nous verrons tout à l'heure puisque nous sommes dans le sujet de la réunion d'aujourd'hui.

Le paysage : nous pouvons travailler sur l'insertion paysagère du projet. Là, nous voyons la ligne, nous la devinons. Nous travaillons donc sur les modelés de terrains, nous essayons de caler au plus près du terrain naturel. Nous pouvons aussi utiliser des plantations pour masquer la ligne, pour créer un lien entre la végétation existante et notre ligne, ou bien, travailler sur des modelés de terrain : nous avons ici la ligne qui passe en tranchée couverte entre deux massifs forestiers. Nous avons recréé une butte au-dessus de cette tranchée couverte. Nous avons planté la butte pour rétablir une continuité entre ces deux massifs forestiers ; nous avons rétabli une voirie dessus et ça a lieu aussi de passage grande faune. Donc, là, c'était pour insérer au mieux la ligne dans son environnement.

L'autre parti que nous pouvons prendre, c'est affirmer la silhouette du paysage. Lors de la traversée d'autoroute ou de voirie, ou bien, lors de la traversée de grandes vallées, nous pouvons travailler avec les architectes sur les ouvrages d'art. Là, nous sommes en pleine construction du viaduc : ça permet d'illustrer deux choses, l'insertion de la ligne et la cicatrization du milieu naturel. Là, nous sommes dans une deuxième étape de construction de la ligne et, maintenant, nous avons le viaduc achevé.

Respecter l'eau : le but, c'est de rétablir les écoulements naturels. Il faut savoir que l'eau, c'est aussi une thématique qui est bien encadrée par la législation. Le maître d'ouvrage est tenu de réaliser des études hydrauliques précises, de réaliser un dossier loi sur l'eau dans lequel il décrit son projet, les impacts de son projet, les mesures qu'il doit prendre pour remédier à ces impacts. Ensuite, une enquête publique est mise en place et le Préfet donne ou pas au maître d'ouvrage l'autorisation de réaliser ces travaux au titre de la loi sur l'eau.

Rétablir les écoulements : dans le cadre des études hydrauliques, nous dimensionnons des ouvrages hydrauliques qui permettent de le faire, soit des buses qui permettent de rétablir des petits écoulements qui peuvent être aussi intermittents et pas forcément permanents, ce que nous appelons des dalots donc des ouvrages hydrauliques un petit peu plus gros. Nous avons aussi le viaduc qui permet de rétablir des écoulements dans des grandes vallées inondables, par exemple. Nous avons

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public aussi, pour l'eau, le respect de la qualité de l'eau, qu'elle soit souterraine ou superficielle, avec mise en place, tout le long de la ligne, de fossés qui recueillent les eaux qui vont circuler sur la plate-forme, avec transfert dans des bassins de décantation, avant rejet dans le milieu naturel.

Garantir la transparence hydraulique : je vous en ai parlé tout à l'heure, c'est ne pas aggraver les crues existantes, rétablir l'état initial. Là, nous avons la construction d'un viaduc dans la vallée de la Moselle, à 3 stades de construction, et nous voyons, à la fin, le viaduc achevé et son insertion aussi dans l'environnement.

Lutter contre le bruit : comme je vous le disais, lutter contre le bruit, c'est un objectif de résultat pour le maître d'ouvrage. Des études acoustiques sont réalisées où nous simulons les passages d'un train et l'impact que peuvent avoir les passages d'un train sur les riverains, sur les habitations qui sont aux alentours. Lorsque, au cours de ces simulations, nous nous rendons compte que nous ne respectons pas les seuils qui sont définis par la réglementation, nous mettons en place des protections acoustiques, sachant que la démarche initiale était, pour nous, au départ, de s'éloigner de toutes les zones habitées ; c'était le préambule à tout cela et, ensuite, nous réalisons les études acoustiques. Nous déterminons les sites qui ont besoin de protections. Nous pouvons mettre en place soit des écrans anti-bruit dans des sites qui sont très contraints au niveau largeur ou emprise au sol, mais aussi, nous pouvons travailler sur des merlons qui sont aussi paysagers, qui permettent d'intégrer la ligne. Nous avons la même photo que tout à l'heure, mais qui est prise d'un autre point de vue, où nous visualisons un peu le village qu'il y a sur la gauche. Donc, lui, il nécessitait une protection acoustique par rapport à la ligne. Nous avons un triangle aussi qui est planté entre le village et la ligne et donc, ça, c'est un merlon acoustique qui a été replanté.

Les milieux naturels : les milieux naturels, c'est respecter la biodiversité. Nous pouvons avoir deux thématiques dans ce milieu-là : respecter les espèces elles-mêmes et leurs habitats, mais aussi rétablir les déplacements. Rétablir les déplacements, nous avons un exemple de passage grande faune entre deux massifs forestiers, mais aussi respecter les espèces : là, nous avons les tritons crêtés, espèce protégée au niveau européen.

Je vais rentrer dans des exemples beaucoup plus précis de mesures par rapport au milieu naturel. Nous avons un réseau de mares dans la Marne qui a été coupé par la LGV. Ce réseau abritait des espèces protégées au niveau européen, donc, normalement, interdiction d'y toucher. Sur ce secteur-là, comme nous ne pouvions pas décaler le tracé, nous avons élaboré un dossier de demande de déplacement d'espèces qui a été validé par le Préfet du département et par le Ministère de l'Ecologie. Dans ce dossier, nous présentions les mesures que nous allions mettre en place : recréation d'habitat, donc recréation de mares aux alentours du projet, récupération des individus dans la mare qui allait être détruite par les travaux, transfert de ces individus dans les nouveaux habitats recréés. Ça, c'était les mesures pour sauvegarder l'espèce. Ensuite, les mesures pour permettre à ces espèces de circuler de part et d'autre de la ligne puisque, comme je vous le disais, nous coupons le réseau de mares : mise en place d'un « batracoduc » qui est un ouvrage qui permet de rétablir les circulations qui passent sous la LGV et qui permet de recréer les cheminements entre les deux mares, mise en place de fossés relais qui créent un relais entre la mare et le « batracoduc » quand les marres sont trop éloignées de l'ouvrage, mise en place de clôtures anti-batraciens qui évitent toute pénétration des espèces sur l'emprise et qui permettent aussi de les diriger naturellement vers l'ouvrage.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Ce site est dans une logique de bilan environnemental. Nous avons mis en place un suivi écologique avec le Conservatoire du Patrimoine Naturel de Champagne Ardennes. Ce site a fait l'objet d'une maîtrise foncière ; ce site va être rétrocédé au Conservatoire. Nous avons également mis en place une convention de gestion avec lui.

Il est bien sûr intégré au bilan environnemental et tous les résultats nous aideront à voir si ce type de mesure fonctionne et, si elle ne fonctionne pas, peut-être trouver d'autres types de mesures pour les projets à venir.

Le rétablissement des déplacements : si je prends, par exemple, le cas de la grande faune, nous avons fait réaliser tout un inventaire des grands déplacements qui étaient sur les 300 kms de la ligne par l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage qui nous a identifié les endroits les plus judicieux où il fallait positionner les passages grande faune, qui a travaillé avec nous sur le dimensionnement et l'aménagement de ces passages.

Nous voyons ici les plans qui sont esquissés dans les phases études. Là, nous avons le passage grande faune réalisé : les petites banquettes plus claires que vous voyez, ce sont les secteurs où ont été faites les plantations cette année.

Rétablissement de la grande faune : ce qu'il faut savoir, c'est qu'un passage grande faune, ce n'est pas simplement un ouvrage d'art, c'est aussi un ouvrage qui s'aménage et qui s'aménage à l'intérieur pour vérifier qu'il fonctionne bien, mais qui s'aménage aussi sur les abords, avec des pièges à traces qui permettent de vérifier si le passage grande faune fonctionne bien, avec des suivis réguliers qui peuvent être faits par les Fédérations de Chasse ou par l'Office National de la Chasse, et mise en place de clôtures grand gibier pour éviter toute pénétration des animaux dans l'emprise. C'est le même système que pour les batraciens pour aussi diriger les animaux naturellement sur le passage. Les clôtures grand gibier sont plus hautes que les clôtures normales que l'on met sur toute la ligne.

Je vous ai montré plusieurs exemples de mesures environnementales que nous pouvons prendre dans le cadre de la conception du projet, mais la prise en compte de l'environnement est aussi très importante pendant la phase chantier. C'est là où nous la contractualisons, comme le disait Anne GUERRERO. Nous avons vraiment voulu avoir un partenariat et surtout un engagement ferme avec les entreprises qui allaient réaliser nos travaux. Nous sommes passés par la mise en place d'un système de management environnemental qui se traduit par l'intégration dans nos dossiers de consultation des entreprises d'une notice environnement qui définissait les précautions que l'on voulait voir appliquer par l'entreprise dans le cadre de la réalisation des travaux, mais aussi les volontés du maître d'ouvrage dans le cadre de la protection des sites. Nous avons demandé à l'entreprise de nous présenter ce que nous avons appelé un « schéma organisationnel du plan assurance environnement » dans lequel elle nous décrivait comment elle s'organisait en moyens humains, mais comment elle s'organisait pour nous assurer du respect de l'environnement dans le cadre de ces travaux. Ce « schéma organisationnel du plan assurance environnement » est un élément des marchés : l'environnement est donc devenu un critère de choix des entreprises.

Avant le démarrage des travaux, les entreprises ont réalisé un « plan assurance environnement » qui est, en fait, la déclinaison beaucoup plus pratique par rapport au « schéma organisationnel ». Ensuite, nous avons la présence à temps complet d'un responsable environnement sur le chantier et nous avons aussi exigé qu'il soit fait une

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
formation et une information du personnel arrivant dans l'entreprise sur les risques des travaux qu'ils allaient engager, sur toutes les thématiques environnementales et sur tous les secteurs sur lesquels ils allaient intervenir.

Les mesures en phase chantier, il y en a plusieurs sortes, je vais vous en donner quelques exemples : la mise en place de panneaux de signalisation qui permettent de visualiser les sites qui sont environnementalement sensibles, sur lesquels nous interdisons certaines choses. Par exemple, ici, nous avons interdit le rejet direct ; sur la photo d'avant, nous avons interdit le parcage des engins et l'alimentation. Nous pouvons mettre aussi des clôtures anti-batraciens en phase définitive, mais aussi en phase chantier, pour empêcher, lors des périodes de migration, la pénétration des batraciens sur les emprises. Nous mettons en place le filtrage des eaux : nous avons donc interdit aux entreprises tout rejet direct des eaux de chantier dans le milieu naturel, donc mise en place de fossés qui permettent de récolter les eaux de chantier, avec mise en place de filtres. Là, nous avons un filtre en PVC, mais nous voyons souvent aussi des filtres en botte de paille.

Les stockages d'hydrocarbures étaient bien localisés, avec présence d'aires définies, bétonnées, à titre de précaution ; s'il y avait une fuite, au moins, la fuite était bien localisée sur ces aires étanches.

Ensuite, nous avons aussi des bennes à ordures qui sont installées sur toutes les installations de chantier et qui permettent de faire le tri des déchets de chantier.

Je vais vous présenter un autre exemple : nous vous avons dit que l'environnement, c'était une démarche continue, que nous associions tous les partenaires, mais il s'avère qu'en phase chantier, évidemment, nous pouvons découvrir des choses. Les gens, quels que soient les organismes, que ce soit le Conseil Supérieur de la Pêche, les DIREN, les associations, etc., n'ont pas forcément une connaissance exhaustive de leur environnement.

Lors de la construction du viaduc franchissant la vallée de la Meuse, nous nous étions dit que, avant chaque travaux dans les cours d'eau, nous ferions une pêche électrique de sauvegarde, c'est-à-dire que nous faisons intervenir le Conseil Supérieur de la Pêche, afin qu'il prélève dans le cours d'eau toutes les espèces présentes et qu'il les rejette en aval. Ça permet de faire un inventaire et ça nous permet d'intervenir sur un secteur vierge de toute vie piscicole. Lors de cette pêche électrique de sauvegarde, nous avons eu la chance de découvrir une espèce protégée au niveau européen, qui n'était connue de personne, en tout cas, dans ce secteur. Nous avons eu un arrêt immédiat des travaux qui a été mis en place, un tas de réunions de concertation avec la commune sur laquelle ça s'était passé, avec le Parc Naturel de Lorraine puisque nous étions sur son territoire, avec la DIREN, avec le Conseil Supérieur de la Pêche pour mettre en place les mesures nous permettant de continuer les travaux et de préserver cette espèce animale.

Nous avons mis en place plusieurs pêches électriques de sauvegarde avant d'intervenir sur ces travaux. Nous avons établi une convention avec le Conseil Supérieur de la Pêche sur laquelle nous nous engageons à faire un suivi biologique sur 5 ans avec eux. Nous nous sommes engagés aussi à réaliser des travaux : là, nous sommes dans la compensation puisque nous détruisions, de par le passage du viaduc, une partie de l'habitat de cette espèce ; même si nous arrivions à sauvegarder l'espèce, nous détruisions une partie de son habitat, donc des travaux d'amélioration des habitats sur des secteurs un petit peu plus en amont du viaduc. Les travaux ont



Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
été finalisés en septembre dernier et le site a été proposé par la DIREN et par l'Etat  
français comme site Natura 2000, suite à la découverte de l'espèce.

Toutes les mesures ou toutes les actions environnementales que je vous ai présentées rapidement, ça permet d'illustrer, je pense, deux principes qui sont importants dans la prise en compte de l'environnement sur un projet d'infrastructure ou sur tout projet, c'est l'anticipation, c'est-à-dire essayer d'anticiper tous les enjeux environnementaux qui peuvent exister, mais aussi tous les impacts et donc, travailler le plus en amont possible avec les acteurs pour essayer de trouver des solutions (soit de suppression, soit de réduction, soit de compensation) et, surtout, la concertation. Anticipation et concertation permettent d'aboutir à des solutions qui sont, au jour d'aujourd'hui, jugées adaptées, mais qui sont suivies dans le cadre du bilan environnemental, ce qui permettra de juger si, en effet, ces solutions sont viables dans le temps et si elles évoluent tel que nous l'avions imaginé.

Un complément sur le bilan environnemental de la LGV Est : nous l'avons déclenché en mars dernier. De l'année 2006 à l'année 2012, nous avons identifié une cinquantaine de sites avec une douzaine de thématiques, identification de ces sites et de ces thématiques avec un Comité Technique qui réunit le Ministère de l'Ecologie, le Ministère des Transports, les DIREN, des spécialistes, par exemple, « chauve-souris », l'Office National de la Chasse et les parcs naturels. Nous espérons que ce bilan environnemental nous apportera beaucoup d'enseignement. Merci.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Madame. Avez-vous des réactions ?

### **M. THILLET**

Merci Madame RABASEDA. Vous venez de nous présenter le projet Beauvilliers - Châteauroux, c'est-à-dire notre projet. Nous nous rendons compte que RFF a toute la technique pour réaliser notre projet. Monsieur SALIN, la Vallée de la Loire, la Loire à travers n'a rien de commune mesure avec la Vallée de la Moselle. Il serait intéressant pour nous d'avoir tout votre dossier, vos images surtout. Est-ce qu'il est possible de les avoir ?

### **Mme RABASEDA**

Oui, pas de souci. La présentation sera sur le site, de toute façon.

### **M. THILLET**

La présentation en images sera sur le site ? Si vous pouvez nous la fournir directement, nous vous donnerons nos coordonnées. Ça, c'est quelque chose qui nous intéresse parce que, vraiment, c'est notre projet. Le relief, nous, nous sommes peut-être encore en meilleure position parce que c'est vraiment très plat par rapport aux images que nous avons vues. Je ne connais pas très bien l'Est, mais, d'après vos  
Limoges, le 23 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public images, la Beauce, c'est un petit peu plus vallonné. Nous, ça nous convient très bien. Monsieur SALIN, n'hésitez pas à prendre le dossier de Madame pour faire les études sur notre projet. Surtout ne vous privez pas parce que nous avons tout, nous avons les clôtures à gibiers, nous avons les têtards, nous avons les tritons, etc. N'hésitez pas, c'est notre projet calqué.

J'ai oublié tout à l'heure de demander à Monsieur DURR, pour que ça soit plus facile pour nous, si vous pouviez aussi nous fournir la synthèse que vous nous avez lue tout à l'heure, l'étude environnementale. La synthèse que vous avez lue nous suffirait bien. Merci beaucoup.

### **Mme LARIVAILLE**

Les études environnementales sont sur le site.

### **M. DURR**

Le rapport de synthèse est sur le site, le rapport et l'étude complète, également les cartes.

### **M. THILLET**

Nous voulions simplement avoir une idée du coût total des diverses mesures que vous avez présentées par rapport au coût total de la LGV Est.

### **Mme RABASEDA**

Comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, notre démarche de mettre en place l'environnement intégré, c'est une démarche où nous ne souhaitons pas identifier réellement le coût de l'environnement. Il y a bien deux aspects : il y a le coût des mesures environnementales - un passage grande faune, le déplacement d'une mare, ça peut être chiffré - mais l'environnement, ce n'est pas que ça. L'environnement, comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, c'est quelque chose qui se réfléchit, qui se pense, qui se travaille. Chiffrer l'environnement, ça restreindrait l'environnement qu'aux actions environnementales et, à mon sens, il n'y a pas que ça. Ce n'est pas un travail que, moi, en tout cas, sur la LGV Est, j'ai fait.

Après, ce que je peux vous dire, c'est que nous estimons le coût de l'environnement à 20 % du coût des travaux de génie civil, mais ce n'est qu'une estimation. La mise en place du bilan environnemental parce que, ça, c'est un marché que je suis en train de suivre, c'est quelque chose qui se situe autour de 1 million d'euros, sachant que ce sont des suivis sur 6 à 7 années.

### **M. DAVY**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Je suis cardiologue et, en même temps, je suis conseiller municipal. Je ne voudrais pas faire le rabat-joie, mais, comme médecin, nous sommes soumis sans arrêt à des démarches d'évaluation, de qualité. Comme conseiller municipal, par expérience, je me suis rendu compte que, quand on voyait les entreprises à l'œuvre, en matière d'environnement, il y avait des bavures et des bavures assez étonnantes.

J'aimerais savoir un petit peu comment vous évaluez la qualité de vos entreprises et, après, comment vous allez faire pour éviter les bavures.

### **Mme RABASEDA**

Comme je vous l'ai dit, il y a une contractualisation de la prise en compte de l'environnement : les entreprises se sont engagées sur des moyens de faire, des objectifs aussi de résultat. Pour tout vous dire, dans nos marchés, il y avait des pénalités environnementales ; quand il y avait des incidents de chantier, il y avait des pénalités qui étaient mises à l'entreprise. Après, je ne sais pas si c'est de la chance ou si c'est que les entreprises se sont bien conduites, moi, je sais que, sur le LGV Est, nous n'avons pas eu à déplorer de gros incidents de chantier.

### **Mme GUERRERO**

Comme le disait tout à l'heure Sandrine, nous avons effectivement obligé les maîtres d'œuvre à avoir un responsable environnement qui devait faire un reporting systématique du déroulement du chantier.

### **Mme RABASEDA**

Après, c'est vrai que la démarche environnementale s'est calée un peu sur la démarche qualité qui a été à la mode il y a quelques années, où nous avons des fiches de non-conformité ou ce genre de chose et, ça, c'est quelque chose aussi que nous avons mis en place par rapport au management environnemental où le responsable environnement de l'entreprise, lui, faisait sa tournée. Nous avons ensuite le responsable environnement du maître d'œuvre qui allait aussi sur le terrain qui, lui, finalement, était indépendant de l'entreprise, ce qui permettait de faire remonter les incidents ou les dérapages.

Ce que je n'ai pas dit non plus dans ma présentation, ce qu'il faut savoir, c'est que, sur notre chantier, les responsables environnement, que ce soit chez l'entreprise, chez le maître d'œuvre et chez le maître d'ouvrage, étaient directement rattachés au directeur, donc n'étaient pas sous l'emprise des gens du technique.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci. Autre intervention ? Non, pas d'autres réactions. Nous allons donc clore la séance. C'était une séance, me semble-t-il, très intéressante, comme toutes nos séances d'ailleurs. Je vous donne rendez-vous à notre prochaine réunion, peut-être pas à Périgueux parce que c'est un peu loin, mais peut-être à la réunion sur Limoges, le 23 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public l'environnement à Poitiers qui a lieu le 20 novembre. Je vous remercie d'avoir participé activement à ce débat. Merci et à bientôt.