

**EXPOSE DES MOTIFS ET CONSIDERATIONS
JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE
DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE « POITIERS - LIMOGES »
ENTRE ITEUIL (VIENNE) ET LE PALAIS-SUR-VIENNE (HAUTE-VIENNE)**

Le présent document relève des dispositions de l'article L11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui précise que « *l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.* ».

À cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer, et expose brièvement les modifications retenues afin de donner satisfaction aux demandes exprimées, lors de l'enquête publique, par le public et la Commission d'enquête.

En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance de ces documents auprès du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (direction des infrastructures de transport, sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, Tour Séquoïa, 92055 La Défense Cedex) et auprès de la direction régionale Centre - Limousin de Réseau ferré de France (7 rue Molière - CS 42420 - 45 032 ORLEANS cedex 1).

* * *
* *
*

- Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Poitiers et Limoges répond à une double volonté :
- d'une part, créer un accès du Limousin, et d'un territoire plus vaste du Centre-Ouest, à la grande vitesse, afin de favoriser la dynamisation de ces territoires et leur désenclavement ;
 - d'autre part, assurer une ouverture sur la façade atlantique et un rapprochement des deux capitales régionales, Poitiers et Limoges.

Cette ligne ferroviaire à grande vitesse satisfait des objectifs d'aménagement et, de façon encore plus marquée que d'autres projets, une politique de développement du territoire. Elle vise à renforcer les atouts de la région Poitou-Charentes et à offrir au Limousin une opportunité d'ouverture, de dynamisme et de croissance.



Il s'agit par ailleurs de veiller à la complémentarité des services offerts par la LGV et par la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ainsi que d'assurer la meilleure diffusion des effets de la grande vitesse à l'ensemble des territoires du Centre-Ouest.

Fonctionnalités et caractéristiques de la LGV « Poitiers-Limoges »

Fonctionnalités et raccordements

La ligne nouvelle « Poitiers-Limoges » permettra des gains de temps importants, en mettant Limoges à environ 2h de Paris, Brive-la-Gaillarde à environ 3 heures de Paris et Cahors à environ 4 heures de Paris. Elle reliera Poitiers et Limoges en 35 minutes, contre 1h45 actuellement pour le meilleur temps de parcours.

Elle est dédiée au trafic voyageurs à 320 km/h.

D'une manière plus large, la ligne nouvelle viendra en complémentarité des réseaux TER des étoiles ferroviaires de Poitiers, Limoges et Brive-la-Gaillarde.

Le projet est ainsi conçu pour permettre la desserte des gares existantes : Poitiers, Limoges, Brive-la-Gaillarde et Cahors, afin de multiplier les possibilités de correspondance avec les trains desservant ces gares.

La ligne nouvelle se raccordera sur les lignes ferroviaires existantes, conformément à l'option retenue à l'issue du débat public fin 2006 :

- Paris-Poitiers-Bordeaux au sud de Poitiers, pour l'extrémité Ouest de la ligne nouvelle ;
- Paris-Orléans-Limoges-Toulouse au nord de Limoges, pour l'extrémité Est de la ligne nouvelle.

La vitesse de débranchement est environ de 160 km/h.

Caractéristiques

La ligne nouvelle s'étend sur 112 km, traverse les départements de la Vienne et de la Haute-Vienne, et est composée de :

- 71,6 km de sections à voie unique, comportant une voie d'évitement de 1 km, sur la commune de Peyrat-de-Bellac ;
- 34,5 km de double voie côté Poitiers ;
- 6 km de double voie côté Limoges.

Ces dispositions ont été retenues étant donné que la ligne dispose de la capacité nécessaire pour supporter le trafic et ses évolutions jusqu'à un horizon de plus d'une cinquantaine d'années après la mise en service, tout en respectant des objectifs de robustesse.

Estimation des coûts de construction

L'estimation des coûts de construction de la ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges s'élève à 1 503 millions d'euros hors taxes (HT) aux conditions économiques de janvier 2009.

L'estimation intègre la ligne nouvelle et ses mesures d'accompagnement et d'insertion, la déviation des lignes existantes, les jonctions sur les lignes existantes, les bases de travaux et de maintenance ainsi que les aménagements nécessaires sur le réseau existant (rectifications de courbes, aiguilles, alimentation électrique et signalisation du fait des raccordements).

Le coût kilométrique de la ligne Poitiers-Limoges s'élève, aux conditions économiques de janvier 2009, à environ 13,4 M€/km.

Avis de la Commission d'enquête et réponses apportées par le maître d'ouvrage

Dans son rapport remis au préfet de la Haute-Vienne le 10 septembre 2013, la commission d'enquête a émis, à la majorité de ses membres :

- un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de LGV entre Poitiers et Limoges, assorti de deux réserves et de quinze recommandations ;
- un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, assorti d'une recommandation.

Les dispositions que le maître d'ouvrage entend prendre au regard des conclusions de la commission d'enquête sont les suivantes :

Réserves relatives à l'utilité publique du projet :

1. *Prononcer la DUP seulement si le gouvernement s'engage à programmer les travaux dans les délais prévus dans le dossier et non après 2030 comme le préconise le rapport de la commission « Mobilité 21 »*

Compte tenu du classement du projet en seconde priorité par la commission « Mobilité 21 » (proposition d'un engagement après 2030), cette réserve fait écho aux craintes exprimées pendant l'enquête publique concernant les risques associés à la réservation du foncier pour la réalisation du projet. Toutefois, plusieurs dispositions réglementaires applicables après la DUP, au titre du code de l'urbanisme et du code de l'expropriation permettent de répondre aux attentes des propriétaires et des exploitants : possibilité de mise en demeure d'acquérir les terrains situés au sein de l'emplacement réservé, possibilité d'occupation temporaire dans l'attente de la réalisation du projet, etc. Un dispositif transitoire complémentaire, piloté par une commission *ad hoc*, est par ailleurs proposé afin de traiter les situations urgentes et difficiles pour les terrains situés à proximité du projet, en redéfinissant les contours et les objectifs du dispositif d'accompagnement mis en place début 2013. L'écoute et l'assistance des personnes en difficulté sont également de nature à accompagner les populations concernées par le projet dans l'attente de la réalisation de ce dernier (cf. recommandation n°11 *infra*).

2. *Approfondir l'étude hydrogéologique sur la commune d'Iteuil, en prenant en compte les zones de la vallée du Clain et de la cuvette de Mougou*

Une solution optimale de franchissement de la vallée du Clain et de raccordement à la ligne existante a été recherchée, de manière à satisfaire aux exigences de transparence hydraulique et de sécurité des habitants tout en répondant aux objectifs de préservation du bâti, des milieux naturels et du paysage. La modélisation hydraulique réalisée dans le cadre des études hydrogéologiques met en évidence que l'influence du projet est quasi-nulle en termes de hauteurs d'eau au droit des zones d'enjeux sensibles aux inondations et qu'il y a très peu d'incidence sur les vitesses d'écoulements, qui restent assez faibles après aménagement. Pour sa part, la zone inondable associée au ru de Mougou ne communique pas avec celle du Clain au droit du raccordement ferroviaire prévu sur la ligne existante, leur confluence se situant plus de 2 km en aval du franchissement du Clain par le projet.

Dans le cadre des études détaillées qui alimenteront l'étude d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement, le maître d'ouvrage précisera les caractéristiques détaillées des ouvrages de franchissement dimensionnés pour la crue centennale et affinera l'examen des impacts hydrauliques et hydrogéologiques, notamment en ce qui concerne les sources dont le régime ne devrait toutefois pas être modifié par le projet.

Recommandations relatives à l'utilité publique du projet :

Dans la continuité de la concertation mise en place en 2010 et du dispositif d'acquisitions d'urgence adopté en 2012, le maître d'ouvrage poursuivra ses efforts pour limiter l'impact du projet sur l'agriculture :

- RFF a saisi les conseils généraux pour qu'ils lancent la procédure d'aménagement foncier en veillant à mobiliser les moyens financiers nécessaires pour lancer les études associées et propose par ailleurs de mettre en place un dispositif de réserves foncières permettant de faciliter le déroulement de la procédure (recommandation n°1) ;
- En l'absence de solution satisfaisante trouvée dans le cadre des aménagements fonciers pour certaines exploitations dont la viabilité peut être remise en cause par le projet, le maître d'ouvrage mènera une étude technico-économique propre à chaque exploitation dans cette situation et participera financièrement, dans le cadre du dispositif foncier proposé en réponse à la réserve n°1, à l'installation de l'exploitant sur une exploitation nouvelle comparable ou, s'il l'accepte, à la reconversion de son activité, en application de l'article L 352-1 du Code rural et de la pêche maritime (recommandations n°6 et 7) ;
- le maître d'ouvrage s'appuiera sur le dispositif de management environnemental en phase chantier pour définir un point d'entrée vis-à-vis des exploitants agricoles en vue de remédier, de manière réactive, à tout désagrément (recommandation n°3) ;
- le maître d'ouvrage procédera à un recensement exhaustif de l'ensemble des points d'eau susceptibles d'être impactés et proposera des mesures de substitution, en articulation avec la procédure d'aménagement foncier. Le raccordement à l'adduction en eau potable ne sera étudié qu'en dernier recours, en lien avec le bénéficiaire (recommandations n°9 et 10) ;

Le maître d'ouvrage poursuivra les échanges avec les fédérations de chasse dans le cadre de la conception détaillée de manière à affiner la localisation et les caractéristiques des franchissements permettant le passage de la grande faune (recommandation n°2).

Le maître d'ouvrage affinera, dans le cadre des études détaillées, les caractéristiques du rétablissement de la RD 741 sur la commune de la Villedieu-du-Clain de manière à limiter les impacts sur les propriétés riveraines, tout en respectant les contraintes techniques, les règles de visibilité et la nécessité de desservir l'ensemble des propriétés riveraines (recommandation n°4). D'une manière générale, la concertation sera poursuivie avec les riverains, les collectivités et la profession agricole pour affiner les caractéristiques de l'ensemble des rétablissements routiers (recommandation n°5).

Outre les études déjà réalisées afin de limiter les impacts de la base travaux de Fleuré sur l'agriculture et le cadre de vie, les études ultérieures permettront d'affiner ses caractéristiques en fonction des modalités de fonctionnement de l'entreprise en charge de la réalisation des équipements ferroviaires. Le maître d'ouvrage étudiera également les préjudices résiduels subis par les exploitations concernées, en vue de les résorber ou de les compenser financièrement. Il précisera les objectifs et mesures de protection acoustique par la réalisation de mesures in situ avant et pendant les travaux. L'ensemble des dispositions qui seront retenues seront présentées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation pour la réalisation et l'exploitation d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), en application du titre 1^{er} du livre V du code de l'environnement (recommandation n°8).

Le maître d'ouvrage initiera une réflexion avec les acteurs locaux disposant déjà de services en charge de l'aide sociale ou de l'aide aux personnes de manière à définir les modalités de mise en place d'un dispositif d'écoute et d'assistance permettant d'identifier, conseiller, et orienter les personnes exprimant un malaise vis-à-vis du projet vers les professionnels ou structures les mieux à même de les accompagner (recommandation n°11).

Concernant l'opportunité de réaliser une tranchée couverte sur la commune de Peyrilhac afin de réduire les nuisances sonores (recommandation n°12), et au-delà des critères techniques et financiers, la solution proposée consistant à réaliser un ouvrage élargi permet de répondre aux objectifs d'insertion paysagère, de continuité et de sécurité des circulations, de continuité écologique, tout en respectant les seuils réglementaires fixés en matière de bruit.

S'agissant des mesures à prendre en phase travaux pour limiter les risques sanitaires (poussières de métaux et diffusion dans les eaux souterraines et superficielles) dans le secteur des mines de Vaulry, celles-ci ont été étudiées et définies en lien avec le Bureau des Recherches Géologiques et Minières (BRGM). Ces mesures concernent à la fois les modalités de gestion des matériaux terrassés, la limitation de la propagation de poussières (brumisation, limitation de vitesse de circulation) et les dispositifs de gestion des eaux de ruissellement. Les travaux dans ce secteur seront réalisés par des entreprises certifiées. Un plan de gestion des matériaux et un dossier de servitude pour la surveillance des matériaux mis en dépôt seront également établis. Enfin, le maître d'ouvrage suivra l'efficacité des mesures mises en œuvre par des mesures de la qualité de l'air et de la qualité des eaux superficielles et souterraines, avant, pendant et à l'issue des travaux (recommandation n°13).

Le maître d'ouvrage respectera les dispositions réglementaires en matière de bruit de chantier et de protections des habitats présentant des niveaux de bruit supérieurs à certains seuils, comme retranscrit dans l'étude d'impact : merlon le long de la section jumelée avec la RN147, protection de façade d'une habitation, mesures acoustiques en phase travaux et après la mise en service, contrôle des engins de chantier, dossier « bruit de chantier » à l'attention des préfets et des communes (recommandation n°14).

Concernant la sécurisation du passage à niveau n°236 sur la commune de Fleuré (recommandation n°15), les équipements en place, et plus particulièrement les barrières dont l'ouverture / fermeture sont sous la responsabilité du propriétaire de la voie, sont conformes à la réglementation quel que soit le niveau de trafic ferroviaire. Les circulations de chantier seront par ailleurs plus lentes que les TER.

Recommandation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

Sur la commune de la Villedieu-du-Clain, en lien avec la recommandation n°4 de la commission d'enquête concernant l'utilité publique du projet, l'emplacement réservé pour la réalisation du rétablissement de la RD 741 a été réduit de manière à exclure les habitations et ainsi limiter les impacts sur les propriétés riveraines.

