

COMMUNE

de

PEYRILHAC

(Haute-Vienne)

=====

87510

tél. : 05.55.75.84.15

fax.: 05.55.75.82.64

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

N° 2012- 15

=====

L'an deux mil douze, le vingt huit mars

le Conseil Municipal de la Commune de PEYRILHAC

*dûment convoqué, s'est réuni à la mairie, à 18h30, sous la présidence de **Didier RATEAU, Maire.***

Date de convocation : 19 mars

nombre de conseillers en exercice : 15

Présents : Didier RATEAU, Elisabeth PHERIVONG, Didier BARRAT, Loïc ARTIAGA, Eric GROS, Catherine RIFFAUD, Gaëlle BURLOT, Marcel BAYLE, Lucien GROS, Christophe DEVAINE.

Représentés : Claude COMPAIN par Didier RATEAU

Marie-Albert DUCLOVEL par Didier BARRAT

Myriam SAVI par Elisabeth PHERIVONG

Secrétaire : Gaëlle BURLOT

objet : consultation des collectivités sur le projet LGV Poitiers-Limoges

Le Conseil Municipal,
Après en avoir délibéré,
A l'unanimité des membres présents et représentés,

Considérant la délibération du Conseil Municipal en date du 10 novembre 2011,
Considérant les articles L 121-12 et suivants du Code de l'Environnement,
Considérant le manque de lisibilité, voire l'opacité des documents de l'étape 3,

FORMULE les observations suivantes :

1/ Observations sur la légalité de l'enquête publique envisagée pour le projet de LGV Limoges-Poitiers

Le projet de LGV Poitiers-Limoges ne semble plus pouvoir être mis à l'enquête publique sans que de nouvelles circonstances *de nature à justifier le projet* soient alléguées. Le conseil municipal n'en connaît pas en l'espèce.

L'enquête publique est *en principe* impossible lorsqu'un délai de cinq ans a été dépassé, à partir du moment où avait été publié le bilan du débat public mené sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. En l'espèce, cette publication a eu lieu en janvier 2007. Pour faire déclarer d'utilité publique ce projet, il fallait donc ouvrir l'enquête publique au plus tard en janvier 2012.

Le texte qui régit cette question est l'article L.121-12 du code de l'environnement, texte de loi qui pose le principe d'illégalité d'une enquête publique tardive. Bien entendu, comme chaque fois qu'un texte pose un principe, des exceptions sont prévues. Ici, la CNDP peut, dans certains cas exceptionnels, être à nouveau saisie. Cela mérite analyse.

A tout le moins, on constate qu'un nouveau débat public devrait donc avoir lieu pour rendre légale une future enquête publique. Cela impliquerait une nouvelle saisine de la CNDP, puis une longue organisation de ce débat, puis quatre mois de réunions de concertation et d'information. Nous laissons à votre appréciation l'aspect politique d'une telle annonce, alors que certains élus politiques et consulaires, favorables au projet, ont annoncé leur certitude quant à la réalisation rapide des travaux.

Pour s'en tenir à l'aspect juridique de la question, un nouveau débat public, conditionnant la poursuite du projet, n'est possible, *par exception*, que si « les circonstances de fait ou de droit *justifiant* le projet ont subi des modifications substantielles », précise le même texte. Le Conseil d'Etat, dans une décision du 24 mai 2006, a confirmé le rejet d'une saisine nouvelle de la CNDP à l'égard d'un projet autoroutier¹. Ce projet ne s'est pas réalisé par la suite.

En tout cas, les demandeurs d'une réouverture du débat public doivent démontrer des circonstances nouvelles *justifiant* le projet. Or dans le cas du projet de LGV Poitiers-Limoges, depuis plus de cinq ans, il existe certes des circonstances nouvelles, mais des circonstances qui, selon le conseil municipal, devraient justifier *l'abandon* du projet et non son maintien. Ces circonstances nouvelles sont d'une part le projet de LGV POCL et d'autre part l'aménagement du TER Limoges-Poitiers (notamment).

Le projet POCL, qui avance à grands pas et vient d'avoir son propre débat² devrait amener une LGV de Lyon, en passant au nord de Clermont et pourrait arriver vers Bourges ou Vierzon (scénario Ouest-sud) avant de filer sur Paris et sur l'aéroport Charles De Gaulle. Un raccordement entre la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) pourrait être prévu non loin de Vierzon ou Châteauroux avec cette ligne nouvelle, ou au pire à partir d'Orléans. Les voyageurs venant du sud, notamment de Brive ou Limoges, bénéficieraient alors de la grande vitesse à partir du raccordement avec cette ligne nouvelle. En entretenant la ligne POLT ("qui se clochardise" dit à juste titre le député-maire de Limoges) et en l'améliorant, Limoges serait à environ deux heures et quart de Paris, temps sensiblement équivalent à celui permis par une LGV Poitiers-Limoges, sans les dégâts humains, environnementaux, agricoles et financiers inévitables en cas de percement d'une ligne nouvelle. Le projet POCL, que l'on y soit favorable ou non, est bien une circonstance nouvelle (par rapport aux circonstances de 2006, dans le débat sur le projet de LGV Poitiers-Limoges) mais pas une circonstance *justifiant* le projet de LGV Poitiers-Limoges, tout au contraire.

Une autre circonstance nouvelle pourrait être trouvée dans l'amélioration de la ligne TER Poitiers-Limoges, amélioration en cours, ce qui est tout à l'honneur des deux régions traversées. Les étudiants et autres voyageurs venant de Limoges et se rendant à l'Université de Poitiers ou au Futuroscope, vont bénéficier d'une liaison directe par le train express régional, évitant le crochet par Poitiers. Alors même qu'une LGV leur serait fournie entre les deux capitales régionales, ils n'auraient aucun intérêt à faire un détour par la gare TGV de Poitiers pour revenir ensuite sur les campus poitevins, outre que le prix des TGV n'est pas celui des billets TER, même avec réduction. Cette circonstance nouvelle qu'est l'amélioration de la ligne TER, loin de justifier la LGV Poitiers-Limoges, en affaiblit l'intérêt. Donc ce n'est pas un motif de réouverture du débat public sur ce projet dont l'enquête publique a trop tardé.

¹ Conseil d'Etat, 2ème et 7ème sous-sections réunies, du 24 mai 2006, 285213, mentionné aux tables du recueil Lebon. Il s'agissait du projet d'autoroute A 32 entre Toul et Longwy. Ce projet n'a pas été réalisé et, en juillet 2010, le Schéma national des infrastructures des transports (SNIT) a recommandé l'abandon de l'A32 au profit d'un autre aménagement. A noter que le Conseil d'Etat n'exerce qu'un contrôle restreint sur la décision par laquelle la commission nationale du débat public estime qu'il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur un projet d'autoroute ou de LGV. Quand la CNDP estime que sa saisine nouvelle doit être rejetée, le recours visant à faire valider cette saisine nouvelle par le juge administratif a donc peu de chances de prospérer.

L'arrêt du 24 mai 2006 contient le considérant suivant : "qu'ainsi, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la Commission nationale du débat public aurait inexactement apprécié les pièces du dossier en estimant que les circonstances justifiant le projet n'avaient pas subi de modifications substantielles depuis 1999".

² Voir la publication du bilan de ce débat, en date du 21 mars 2012, sur le site de la CNDP. Les informations sur ce débat public seront maintenues pendant cinq ans.

Cette argumentation nous semble d'autant plus incontournable qu'il existe un principe juridique d'interprétation stricte des exceptions³.

Tant que dure l'incertitude sur le projet de LGV Poitiers-Limoges, les riverains de la ligne TGV projetée perdent toute chance de vendre leurs biens au prix normal du marché ; des personnes âgées menacées d'expropriation sont au bord de la dépression ; des agriculteurs voient leurs exploitations coupées en deux, les ramenant en dessous d'une taille jugée critique. Des habitants de notre commune, mutés professionnellement, ont dû vendre leurs biens à prix cassé. Il est temps de mettre fin aux incertitudes et la loi y invite clairement.

Vous avez, monsieur le préfet, présidé la réunion du comité des financeurs (COFI), le 19 mars dernier. Les collectivités partenaires au financement des études (30 millions d'euros), réunies à Limoges, semblent n'avoir pas été informées du problème juridique que nous venons de décrire. RFF n'aurait-il pas dû, décemment, informer le personnel politique favorable au projet de la caducité de celui-ci ou, du moins, du dépassement du délai de cinq ans ? Il est vrai qu'une décision ministérielle du 6 février 2012, arrivée elle aussi hors délai, a confirmé le tracé de cette LGV ; mais elle préconise l'approfondissement de nombreux points particuliers et demande, à juste titre, une étude socio-économique plus convaincante. Pas plus que les grands élus locaux, le ministère ne semble s'être soucié du caractère tardif de l'enquête publique projetée ; mais du moins les décideurs pourraient-ils être clairement informés des aléas d'un tel projet plus qu'incertain et nuisible dès maintenant pour nos territoires.

Sur cette première série de remarques, nous nous permettons de vous solliciter, monsieur le préfet, pour vous demander de bien vouloir nous confirmer que la décision du comité des financeurs de continuer le projet suppose une saisine nouvelle de la Commission Nationale du Débat Public. Dans l'affirmative, nous vous demandons de bien vouloir nous préciser ce qui permettrait de rendre légale l'enquête publique malgré son caractère tardif.

2/ Observations sur l'impact du projet de LGV Limoges-Poitiers sur le territoire communal, pour le cas où il y aurait poursuite du projet.

2-1 / La commune a demandé une tranchée couverte de cent mètres au moins pour la traversée du village du Déjai. La commune a indiqué à RFF qu'elle ne voit pas d'inconvénient à ce que la dalle de couverture de cette tranchée couverte soit située au dessus du niveau du sol actuel, afin d'éviter d'avoir à enterrer davantage la ligne. En effet, RFF a indiqué qu'une hauteur minimale de neuf mètres est nécessaire. Pourtant le document sur lequel le conseil municipal est invité à formuler ses observations persiste à considérer que l'impact d'un tel ouvrage se ferait sentir sur 1Km700 en raison de la nécessité de creuser davantage le profil en long au niveau du Déjai. RFF doit donc reconsidérer cette position, ainsi que le coût de l'ouvrage qui, en réalité, peut être réalisé avec le profil en long initialement prévu. D'ailleurs, la hauteur d'une tranchée couverte n'est pas

³ *Exceptio est strictissimae interpretationis* : cette maxime d'interprétation juridique signifie que toute solution exceptionnelle, par rapport à un principe posé dans un texte, doit être appliquée de façon à ne pas en étendre la portée au-delà de la définition textuelle. Ici l'article L.121-12 du code de l'environnement pose le principe d'illégalité de l'enquête publique plus de cinq ans après la fin du débat public ; puis le texte pose une exception reconnue comme telle par sa formulation (« au-delà de ce délai, la commission ne peut relancer ce débat que si ...). Le principe d'interprétation stricte des exception interdit que la condition exceptionnelle posée (« si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles ») soit interprétée extensivement. Il ne paraît donc pas possible de donner au participe présent « justifiant », le sens d'une ouverture où toute circonstance nouvelle permettrait une nouvelle saisine de la CNDP. Seules de nouvelles circonstances *de nature à justifier le projet* pourraient être alléguées ... et nous n'en connaissons pas en l'espèce.

supérieure à celle qui est nécessaire pour le passage sous le pont élargi que propose RFF. On cherche donc la cohérence du raisonnement de RFF qui prévoit ce pont élargi sans nécessité de creusement supplémentaire. La commune avait demandé des documents techniques sur l'appréciation de ce problème de hauteur mais ne les a jamais reçus malgré la promesse de RFF de les fournir en temps utile, c'est à dire avant la présente délibération du conseil municipal. Les documents de RFF en date du 19 décembre 2011 (intitulés : "Le Déjà : solution portée par RFF") procèdent par affirmation sans fournir les données techniques et ils ne semblent pas suffisamment explicites. Deux solutions étant proposées, deux simulations en 3D sont donc souhaitées afin de préciser les impacts réels de chaque solution envisagée au niveau de ce village du Déjà.

Les documents d'étape 3 semblent indiquer que la LGV serait gérée en PPP. Cela ne permet pas d'identifier le ou les interlocuteurs qui gèreraient notamment la base secondaire de maintenance qu'il est prévu d'installer près de la gare de Peyrilhac-Saint-Jouvent. Cette incertitude risque d'avoir des conséquences imprévues sur les avantages et inconvénients de cette base secondaire pour notre commune. Des éclaircissements sont exigés.

2-2 / Pistes et chemins : certaines pages comportent des plans peu lisibles (notamment pages 18, 47 et 56), au point qu'on ne sait plus si certains rétablissements sont ou non prévus, singulièrement les circuits VTT. La Commune exige leurs complets rétablissements.

2-3 / Hydrologie : certains puits, ayant fait l'objet de courriers à RFF, n'ont pas été pris en compte. Il est indispensable de préciser à quelle distance de l'emprise de l'ouvrage les puits, abreuvoirs, sources et points d'eau ont été pris en compte. En effet, dans les parties en déblai, un effet drainage est inévitable et se répercutera sur des distances qu'il est impératif de préciser. Il n'est pas admissible de reporter ces études à une future enquête "police de l'eau". RFF avait indiqué que ces précisions seraient données dès la préparation de l'enquête publique générale. Les conséquences, notamment sur l'agriculture et sur la viabilité de certains habitats humains sont telles qu'il y aurait spoliation des propriétaires si les conséquences hydroliques du projet de LGV n'étaient précisées dès maintenant.

Sur le même sujet, on s'inquiète de lire à la page 24 que, à Peyrilhac, les sols seraient riches en arsenic, étain, tungstène. Une analyse d'eau d'un puits situé à l'Etang du Picq montre une eau de grande qualité (bien qu'ayant un PH un peu bas, ce qui n'a rien à voir avec l'existence de métaux lourds). Il est indispensable de préciser ce point zéro de la pollution de nos sols avant tout début des travaux. C'est à Chauvour que la détection des métaux lourds semble avoir eu lieu ; Or il semble y avoir discordance entre le risque présenté et les mesures projetées. En effet, les seules mesures envisagées à cette page concernent les produits phytosanitaires ; mais rien n'est dit des mesures à prendre pour éviter une pollution due aux travaux par brassage des métaux lourds. Cela devra être précisé minutieusement.

A noter que l'étude n'inclut pas les zones humides "dégradées ou en transition (p.5)" donc pas le réseau hydrologique dans son intégralité.

Un point positif peut toutefois être relevé dans le dimensionnement des OH. Il serait même utile d'éviter les buses afin de reconstituer des banquettes et fonds sous ouvrages, même de faible calibre ; mais un effort a été fait pour les autres OH, correctement dimensionnés.

2-4 / Réserves foncières et expropriations : Rien ne semble prévu pour les propriétaires du bâti expropriable afin qu'ils soient indemnisés par anticipation lorsqu'ils démontrent la nécessité de vendre leurs biens sans attendre. Cette situation ne peut être tolérée plus longtemps. Quant au système de réserves foncières pour les agriculteurs impactés, il semble mériter précisions, notamment quant au nombre d'hectares qu'il est possible de racheter avec la somme affectée, et par comparaison avec les structures agricoles pertinentes.

2-5 / Faune et flore : le projet fait peser d'importantes menaces sur la faune et la flore : les espèces rares "déplacées" grâce à la construction d'espaces similaires viendront-elles vraiment sur ces nouvelles zones ? Le recensement des espèces rares semble incomplet et la commune se réserve le droit de compléter cet inventaire écologique.

A la page 33, le passage mixte hydraulique pour la grande faune est très séduisant ; mais il ne semble pas correspondre à une réalisation projetée sur le secteur.

2-6 / Nuisances : Comment garantir que les zones à proximité du tracé ne subiront pas des conséquences graves pour leur pérennité (altération des sols, modifications du réseau hydraulique, nuisances liées aux vibrations, au bruit, etc.) ?

3/ Observations sur la corrélation entre ce projet LGV et le projet de mise à deux fois deux voies routières de la N. 147

Lors d'une réunion récente en mairie de Peyrilhac, en présence de la DREAL et de RFF, le DREAL a expliqué que notre territoire est promis à des évolutions significatives. En particulier, il a indiqué que le projet de mise à deux fois deux voies de la RN 147 sera couplé avec le tracé LGV sur une partie de notre commune. Par conséquent, les études hydrauliques, les études d'impact sur l'agriculture, les habitats, la faune, la flore, études présentées dans le dossier LGV, seront aussitôt rendues obsolètes. Les travaux de la LGV et de la RN 147 seraient cependant exécutés dans des périodes rapprochées car la priorité serait donnée au parcours Limoges-Nantiat pour la RN 147. Pour le cas où serait confirmée la priorité donnée au parcours entre Limoges et Nantiat, notre commune exige que la nouvelle route ne passe pas sur un versant dirigeant les nuisances sonores vers le village de Peyrilhac. Un trop grand nombre de personnes seraient importunées par le bruit continu de cette voie rapide et les parcelles de notre nouveau lotissement seraient invendables. En conséquence, le couplage avec la LGV, s'il devait avoir lieu, supposerait une modification du tracé de celle-ci afin de l'éloigner de la principale agglomération de notre commune.

En conclusion, nous attirons l'attention sur les modalités de calcul discutables des coûts comparatifs des différentes solutions (p.31). Il semble que jamais ne soient envisagés dans le coût des « minutes gagnées » le prix de l'entretien des nouvelles voies, ni le coût écologique, ni le coût du détour de cent kilomètres imposé aux usagers forcés de passer par Poitiers pour se rendre à Paris (sans parler des inconvénients pour se rendre à Toulouse). Nous nous étonnons de voir qu'un si vaste projet n'est pas corrélé à la longue durée de son exploitation, ni aux solutions alternatives que fournirait une rénovation du trajet POLT, trajet existant et ouvrage historique, ni à l'influence des autres projets tel que le POCL.

EMET un avis très défavorable au projet de LGV Poitiers-Limoges.

Le Maire
Didier RATEAU

Transmis à la Préfecture le
Publié le