

## GROUPE DE TRAVAIL ENVIRONNEMENT – GT7d

### Département du Lot et Garonne

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES
Groupe de travail n°7	Lot et Garonne
Date de la réunion	21 septembre 2011
Lieu de réunion	AGEN
Référence	GPSO-11-ISA-0-CRT-4760-V1c

#### 1. Objet de la réunion

Cette réunion fait suite à l'optimisation des hypothèses de tracés à approfondir proposées au Comité de Pilotage du GPSO du 23 juin 2011.

L'objet de la réunion est :

- de rappeler la comparaison des hypothèses de tracés et présenter les conclusions du COPIL du 23 juin dernier,
- de présenter les optimisations de tracés réalisées depuis le COPIL,
- de présenter les emprises environnementales associées au tracé à l'aide d'indicateurs (acquisitions, surface d'emprise, emprise sur milieux naturels remarquables...),
- de présenter les principales mesures d'intégration environnementale envisagées,
- enfin, de recueillir les avis des membres du GT sur les principales mesures d'accompagnement environnementales,
- de présenter le calendrier des étapes ultérieures.

#### 2. Déroulement de la réunion

Après un tour de table de présentation, RFF et ISA présentent les plans hors format de l'hypothèse de tracé à approfondir et les optimisations de tracés en plan et en profil en long réalisées cet été.

GT7d – 21 septembre 2011

▪ **Rappel des validations du COPIL du 23 juin 2011**

- Secteur E : H163-174-184
- Secteur F : H182
- Secteur G : H213 + LIA E
- Secteur H : deux hypothèses sont conservées H222 et H226

Dans le Département du Lot et Garonne, les optimisations générales du tracé ont portées sur :

- Géométrie : calage en plan et du profil en long
- Transparence écologique
- Rétablissements des communications franchies par le tracé (routiers, DFCI, réseaux, Grande faune, agricole, randonnée)
- Prise en compte de l'hydraulique (bassins/ OH)
- Calage des équipements ferroviaires

Les principales optimisations se localisent dans les secteurs suivants :

- Xaintrailles – Carrefour du Placiot : Recherche d'un passage plus au nord lié à l'enjeu patrimonial du domaine de Xaintrailles après le carrefour du Placiot.
- Franchissement de la Baïse : Rehaussement du profil en long dans le coteau Est de la vallée de la Baïse afin de limiter les profondeurs de déblais et d'améliorer l'insertion paysagère
- RD119 à Montesquieu : Léger abaissement du profil en long de la LGV afin d'améliorer les caractéristiques du rétablissement de la RD119 et de préserver au maximum les enjeux agricoles liés à celui-ci.
- Liaison intergare –RD 119 : Abaissement du profil en long pour faciliter l'insertion du rétablissement au niveau de la RD 119 et éviter des enjeux humains
- Gare de Brax-Roquefort et aéroport : Positionnement de la gare sur l'hypothèse de tracé 213 et adaptation aux servitudes aéronautiques
- Boé – Gravières de Layrac : Décalage au sud du tracé afin d'améliorer l'insertion au droit du village de Boé et d'éviter au mieux les enjeux écologiques liés aux gravières de Layrac

RFF et ISA présentent ensuite les indicateurs environnementaux (surface d'emprise sur les milieux naturels remarquables...).

Puis les principales mesures environnementales envisagées sont présentées.

### 3. Relevé des principaux échanges et des contributions

#### ➤ Echanges sur le tracé en cours d'approfondissement

**DDT47** : les dispositifs de lutte contre les incendies aux abords du tracé dans le secteur Placiot-Xantraillès ont-ils été conservés ?

*RFF : Oui*

**SSSO** : Propose de décaler le tracé au nord afin de préserver les dispositifs incendie

*ISA : Le principe de sécurité publique a été un élément prépondérant de la conception mais la prise en compte des propriétés foncières a aussi été prise en compte*

**SEPANLOG** : Ne comprend pas le maintien du tracé au sud du carrefour du Placiot car l'intérêt écologique de l'APPB au nord est faible.

*ISA : indique qu'il existe des enjeux naturels liés aux fossés des abords du carrefour. Par ailleurs un décalage du tracé impacterait un autre enjeu naturel (pélobate crutipède) au niveau de Fargues sur Oubise.*

*RFF : précise par ailleurs qu'il ne lui revient pas de demander une évolution d'une protection réglementaire. Le périmètre de l'APPB est une réalité, qu'il convient de prendre en compte dans une logique d'évitement (risque juridique).*

**CREN** : Ne comprend pas qu'avec un consensus général, RFF puisse affirmer qu'il coure un risque.

*RFF : Va regarder la possibilité d'une évolution du tracé dans ce secteur dans les prochaines semaines*

**SEPANLOG** : Demande qu'elle est la taille de l'ouvrage sur l'Avance

*ISA : Un viaduc d'une centaine de mètres a été prévu*

**CREN** : Quand sera fait le choix entre les 2 hypothèses de tracé 222 et 226 ?

*RFF : ce choix pourrait être fait lors d'un COTER spécifique à l'automne.*

**CRA** : Rappelle qu'il soutient le tracé 222. Demande avec combien de voies est conçue la LIA, la gare d'Agen, et si il y a un déplacement de la gare vers l'ouest, y aura-t-il toujours 4 voies ?

*ISA : La LIA a été conçue avec une seule voie, ce qui est suffisant en termes de capacité. Au niveau de la gare d'Agen, 6 voies sont prévues (4 pour la LGV et 2 pour la LIA). Cette configuration est valable quelle que soit la position de la gare.*

**DDT** : Constate qu'il n'y a pas eu d'optimisation de l'HT 226

*RFF : Précise qu'en effet cette hypothèse étant déjà calée au mieux, il n'y avait pas lieu de l'optimiser géométriquement. Par contre, en termes géotechnique, paysager et architectural, des études complémentaires d'approfondissement ont été menées.*

**SEPANLOG** : Signale que l'entrée du tunnel est proche du coteau et de la colonie de hérons

GT7d – 21 septembre 2011

**SMEAG** : Préfère l'HT 226 car dans cette hypothèse le champ d'expansion des crues semble maintenu. Les estimations pour la HT 222 intègrent-elles les surcoûts liés au maintien de la zone inondable ?

*ISA : Bien évidemment*

**CRA** : Quelle est la différence de bâti impacté entre les 2 HT ?

*ISA : 18 bâtis en plus pour la HT 226. Mais au niveau acoustique la HT 226 est meilleure.*

**SEPANLOG** : Précise que pour le site de Coucurret, le CNPN a voté contre son maintien en ZNIEFF.

*ISA fera le point sur ce sujet*

**CREN** : Concernant les zones de compensation, il est préférable de procéder à des acquisitions plutôt qu'à des conventions afin de pérenniser la mesure.

*RFF : le sujet des zones de compensation sera abordé dans les prochains mois. RFF souhaite travailler avec l'ensemble des acteurs du territoire pour définir un programme efficace et partagé. Un retour d'expérience est actuellement mené par RFF. Une réflexion est également en cours afin de proposer un programme d'anticipations foncières et des réalisations effectives lors de la présentation des dossiers au CNPN. Un comité biodiversité spécifique sera mis en place prochainement par RFF, pour traiter de ces questions.*

**SEPANLOG** : Précise qu'il existe une différence notable en termes de superficie de zone de compensation entre la loutre et les amphibiens.

*ISA précise qu'il pourra y avoir acquisition et convention de gestion.*

**CRA** : Demande où sont prévues les bases travaux.

*ISA précise que sur le Département, une base travaux est prévue au niveau du projet de la future ZAC de Sainte Colombe en Bruilhois*

**SMEAG** : A-t-il été prévu la mise en place d'enrochements dans les secteurs inondables ? L'existence des trames vertes et bleues a-t-il conduit à la mise en place d'ouvrages supplémentaires ?

*ISA : Le stade d'étude actuel ne permet pas de préciser la mise en place d'enrochements.*

*RFF : concernant les trames vertes et bleues, une étude spécifique est actuellement menée par RFF à l'échelle du GPSO, en partenariat avec les régions et les DREAL. Autre sujet majeur, les zones humides : RFF indique qu'une étude complémentaire sera lancée dans les prochains jours (le cahier des charges est finalisé, phase de consultation à venir, pour un démarrage de l'étude courant novembre).*

**CREN** : Pour la transparence petite faune, est-il prévu des ouvrages de type « crapauduc » par exemple ?

*ISA précise que pour la petite faune les transparences sont prises en compte au niveau des franchissements des cours d'eau. D'autres équipements pourront être envisagés dans les phases ultérieures des études...*

**SMEAG** : S'interroge sur le devenir de la héronnière en cas de choix de l'HT 226. Quid de la compensation ?

*ISA répond qu'il a peu de retour d'expérience sur ce type d'impact. Si cette hypothèse est retenue, une étude spécifique sera lancée.*

GT7d – 21 septembre 2011

**CRA** : Quelle garantie juridique a-t-on par rapport à ces thèmes, notamment en période de travaux.

*ISA précise que le site n'est pas préservé car il n'y a pas de protection réglementaire sur les berges. Par contre l'espèce est protégée. Une obligation de suivi sur une période de 20 ans est obligatoire.*

**SEPANLOG** : Précise qu'il est envisagé de classer la héronnière dans le périmètre de la réserve naturelle en 2012

**DDT 47** : Demande si les effets sur la héronnière seront plus importants pour l'HT 222 ou 226 ?

*ISA ne peut pas se prononcer sur cet impact à ce stade des études.*

**SEPANLOG** : Indique que la CC de Marmande a élaboré un herbier référencé, qui pourrait être utilisé dans le cadre du projet.

*RFF a noté cette suggestion intéressante.*

**DDT 47** : Demande quel est le bâti concerné par des isolations de façade.

*ISA précise qu'il y en a très peu.*

**SEPANLOG** : Attire l'attention de RFF et d'ISA sur la présence d'espèces hydrophytes (herbiers) dans le lit de la Garonne.

**RFF présente en conclusion le calendrier des étapes ultérieures :**

- Présentation du tracé consolidé : automne 2011,
- Consultation du public : novembre 2011,
- Synthèse des avis : début décembre,
- Comité de pilotage janvier 2012,
- Dossier support pour approbation ministérielle : début 2012,
- Etude d'impact, préparation dossier d'enquête publique : 2012,
- Avis sur dossier (CIA et Autorité Environnementale) : 1 semestre 2013,
- Enquête publique : automne 2013.