

**Groupe de Travail n°6
Enjeux Fonciers et patrimoniaux**

GT6g - Agen, 16 novembre 2010

1- Objet de la réunion

Cette réunion fait suite à la réunion plénière du 2 novembre 2010 au cours de laquelle les zones sensibles ainsi que les hypothèses de tracés ont été présentées.

Un CD contenant l'ensemble des informations présentées a été distribué à l'ensemble des participants.

L'ordre du jour de la réunion est :

- de recueillir les avis et les contributions des participants sur les zones sensibles,
- de recueillir les avis et les contributions des participants sur les hypothèses de tracés.

2- Déroulement de la réunion

Heure de démarrage de la réunion : 9h30

Heure de fin de la réunion : 11h30

RFF rappelle les principales échéances des études de cette nouvelle étape :

- L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 qui acte le choix d'un fuseau de 1000m environ et de ses fonctionnalités,
- La fin de l'année 2010 va être consacrée à l'optimisation des hypothèses de tracés, à l'étude des demandes de la concertation puis à la fiabilisation de l'ensemble des hypothèses de tracés à mettre à la comparaison,
- L'analyse multicritères comparative de ces hypothèses va être menée durant le premier trimestre 2011 pour être présentée aux instances de décision en avril-mai 2011,
- Sur la base d'une hypothèse de tracé à approfondir, des études précises d'avant projet sommaire seront alors réalisées courant 2011 pour présenter l'hypothèse de tracé proposée aux instances de décision en octobre 2011,

La méthode des études environnementales, ferroviaires et techniques de l'étape 2 (Avant Projet Sommaire) ainsi que la définition et caractérisation des zones sensibles sont également rappelées.

Le principe d'évitement de ces zones sensibles est décrit et la légende des planches sur lesquelles sont représentées les hypothèses de tracés fait l'objet d'un rappel.

Un temps d'échange, d'environ une heure, est consacré autour des supports cartographiques au 1/10 000 présentant les zones sensibles et les hypothèses de tracés.

Un tour de table a ensuite été effectué pour recueillir les remarques, demandes et contributions des membres du groupe de travail.

3- Synthèse de la réunion

Le tour de table effectué suite au temps d'échange autour des cartographies a amené les remarques et contributions suivantes :

- **CG47** : Indique des problématiques routières dans le secteur de la future gare (RD 656 à fluidifier, RD 292 à aménager). S'étonne de la représentation de zones de remblai dans la zone inondable de la Garonne,
- **SDAP 47** :

-pour l'Agenais :

Rappel des enjeux localisés :

RFF doit prendre en considération l'église, le prieuré et le Gers au niveau de Layrac. Le SDAP est préoccupé par le double franchissement de la Garonne au niveau de Boé.

Précise qu'une AVAP (Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine) est en cours de constitution pour le village de Caudecoste.

Hypothèses de tracé sur ce secteur :

Malgré les enjeux localisés sur Layrac, l'intuition du moment est de poursuivre les études sur une hypothèse de tracé le plus au sud possible au pied des coteaux.

En revanche, au niveau de Caudecoste, les études de tracé doivent rechercher à s'inscrire le plus au Nord possible du fuseau.

-pour l'Albret :

Rappel des enjeux localisés :

RFF doit prendre en les enjeux patrimoniaux, historiques et paysagers des coteaux de l'Albret,

Hypothèses de tracé sur ce secteur :

Vu les enjeux l'hypothèse de tracé doit privilégier son parcours le plus au Nord possible du fuseau au niveau de Xaintrailles. De plus, le MOA devra proposer une « compensation esthétique » du franchissement de la Baïse en comparant plusieurs solutions de positionnement en altimétrie du viaduc. Ce travail sera assorti des aménagements rendus nécessaires pour préserver les enjeux humains de Feugarolles et patrimoniaux s'agissant du château de Trenqueléon.

- de Saint Martin de Curton à Pompiey :

Rappel des enjeux localisés :

RFF doit prendre en les enjeux patrimoniaux, historiques et paysagers des coteaux et Landes de gascogne. La chapelle de Jautan, le Dolmen de Lumé constituent des éléments du patrimoine Lot-et-Garonnais. De plus, le SDAP précise que le patrimoine non-protégé règlementairement n'est pas sans intérêt,

Hypothèses de tracé sur ce secteur :

L'hypothèse de tracé cherche à s'éloigner au maximum du dolmen de Lumé.

CCI 47 : Indique qu'il est prématuré de faire des observations tant qu'un tracé n'est pas choisi,

- **UNPI** : Indique qu'il est prématuré de faire des observations par rapport aux enjeux liés aux riverains tant qu'un tracé n'est pas choisi,

- **SSSO** : Précise qu'un tiers du parcours dans le Lot et Garonne est concerné par l'exploitation forestière. Attire l'attention sur le secteur des Landes de Mexico, sensible au niveau hydraulique et rappelle l'importance du rétablissement des pistes DFCI
- **CG47** : Indique que des opérations d'aménagement foncier seront probablement à envisager,
- **CCAB** : Note l'impact du tracé au sud à Caudecoste et en demande l'abandon. Indique la présence de demeures remarquables à proximité des tracés au Nord de Caudecoste (Chartreuse de Muret, ...)
- **Syndicat des vins de Buzet** : Indique sa difficulté à prendre position. Demande une carte des enjeux hiérarchisés pour pouvoir analyser le projet. Indique que le tracé le plus au sud à Montesquieu impacte 2 vignobles et 1 siège d'exploitation. Sera attentif au drainage et à l'accessibilité des parcelles impactées par le projet,
- **CRPF** : Rejoint les remarques du SSSO concernant les crastes et les piste DFCI
- **Chambre d'Agriculture** : Souligne les enjeux liés à l'investissement (terres, bâtiments) et à l'aménagement (continuité de l'exploitation, accessibilité des parcelles). Emet 3 remarques sur les tracés :
 - o La présence de l'exploitation Hortival au Nord-Est de Layrac à prendre en compte
 - o La présence de serres directement au Nord de Layrac et au sud de l'A62
 - o Dans le secteur de Roquefort, l'exploitation Roques, gros producteur agricole avec vente directe
- **CCLB** : Indique que le stand de tir n'est pas correctement indiqué sur les cartes et qu'il se situe plus à droite. Evoque le problème de fluidification de la RD 656 pour lequel 2 solutions sont envisagées :
 - o Une voie TCSP empruntant le Pont de Pierre et prolongé jusqu'à la gare nouvelle
 - o Le barreau Camélat

Pour la RD 292 et les accès à la future ZAC, la CCLB indique qu'un cahier des charges est en cours de rédaction. Invite le CG47 à participer à cette étude, y compris financièrement.

Précise que le tracé Nord au niveau de Sérignac a un impact fort et souhaite un tracé au plus proche de l'A62 et du SDRA.

Confirme la demande d'étudier un tracé au plus près de l'aérodrome.

Se prononce pour le fuseau Est de la liaison intergares.

Demande à ce que le tracé soit le plus possible en semi-enterré.

Souhaite que le tracé tangente l'A62 au niveau du cimetière de Roquefort.

Enfin, la CCLB souhaite un rapprochement entre la chambre d'agriculture et les services fiscaux de manière à établir un protocole départemental des indemnisations des propriétaires et exploitants agricoles.

- **Safer** : rappelle l'enjeu et l'intérêt de réaliser des réserves foncières par anticipation.

Réponses et synthèse RFF :

- Confirme que les enjeux du territoire (Caudecoste, Layrac,...) sont pris en compte et intégrés aux études à venir,

- Dans le secteur de l'Albret, une insertion exemplaire sera à réaliser en plus du viaduc.
- Précise que le patrimoine non-protégé sera pris en compte,
- Indique que le travail se poursuit afin de prendre en compte au mieux les enjeux agricoles, sylvicoles et viticoles,
- Saisira les instances locales en début d'année 2011 afin de leur proposer un démarrage du stockage de terres agricoles,
- Indique que les protocoles d'indemnisation seront mis au point postérieurement à la DUP. Dans tous les cas, l'accessibilité aux parcelles sera garantie.

4- Demandes de la concertation

Lors de cette réunion, aucune demande nouvelle n'a été formulée sur un complément à apporter aux zones sensibles.

RFF a bien intégré les études à réaliser sur la vallée de la Baïse pour permettre une insertion paysagère et architecturale de cette infrastructure. Cela se traduit en termes d'études par des variations du profil en long pour les hypothèses de tracés.
