

**Départements de
L'INDRE et LOIRE, de la VIENNE,
Des DEUX-SEVRES et de la CHARENTE**

LGV - SEA

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux de réalisation du tronçon TOURS – ANGOULEME entre les communes de Saint Avertin et Xambes de la future ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV – SEA)

Du 25 octobre 2007 au 19 décembre 2007

Rapport de la Commission d'Enquête

Conclusions et avis de la Commission d'Enquête

CONCLUSION

Rappel du projet

La présente enquête publique, conduite en application de l'arrêté inter préfectoral du 1^{er} octobre 2007, de Monsieur le Préfet de la Vienne, Préfet de la Région Poitou- Charentes et de Messieurs les Préfets de l'Indre et Loire – des Deux Sèvres – et de la Charente, constitue le préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) du projet de création d'une Ligne Ferroviaire Grande Vitesse (L.G.V.), entre les communes de Saint Avertin (Indre et Loire) et Xambes (Charente).

Le maître d'ouvrage du projet est Réseau Ferré de France (RFF), Etablissement Public National à Caractère Industriel et Commercial (EPNCIC) créé par l'article 1^{er} de la loi 97-135 du 13 février 1997.

La Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV – SEA), constitue l'un des projets clé du réseau transeuropéen de lignes à grandes vitesses adopté par le Conseil des Communautés européennes lors du sommet d'Essen en 1990.

La LGV – SEA est inscrite au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé par décret du 1^{er} avril 1992 et se situe dans le prolongement du TGV Atlantique mis en service de Paris à Tours le 30 septembre 1990.

Prolongeant la ligne à grande vitesse Paris-Tours vers Bordeaux, la LGV SEA s'étend sur 302 km entre Saint Avertin (Sud-Est de Tours) et Ambarès-et-Lagrave (Nord de Bordeaux).

Mais le tronçon Tours Bordeaux a été scindé en deux parties faisant l'objet de deux procédures distinctes : Angoulême – Bordeaux, dont l'Utilité Publique a été déclarée le 18 juillet 2006 et le tronçon Saint Avertin (Sud-Est de Tours) à Xambes (Nord d'Angoulême), d'une longueur de 181 km, dont l'Avant Projet Sommaire a été approuvé par décision ministérielle du 16 avril 2007 et fait l'objet de la présente enquête publique.

Le projet de LGV SEA Tours-Angoulême est donc partie intégrante du programme de LGV SEA Tours-Bordeaux. Il s'inscrit dans une stratégie de développement des transports et d'aménagement du territoire à l'échelle de l'Union Européenne et contribue de la sorte à la compétitivité et à la cohésion de son territoire.

La LGV SEA permettra de libérer des sillons sur la voie classique et rendra ainsi possible un accroissement du fret ferroviaire et des T.E.R.

De Tours à Angoulême le projet de LGV prévoit une connexion au réseau classique par sept raccordements permettant la desserte des gares centre-ville de Tours, Châtelleraut, Futuroscope, Poitiers, Angoulême et une desserte vers Niort et La Rochelle.

La LGV SEA Tours-Angoulême traversera et mettra en relation les régions Centre – Poitou-Charentes – Aquitaine.

La LGV sera « circulée » par des TGV Atlantique à 300 km/h à la mise en service, puis progressivement par des rames plus modernes évoluant à 320 km/h.

Concernant le seul projet de LGV Tours-Angoulême, l'investissement atteint 3,402 milliards d'euros H.T. aux conditions économiques de juin 2006 et au stade actuel du projet.

Déroulement de l'enquête

La présente enquête, s'est effectivement déroulée du jeudi 25 octobre 2007 au mercredi 19 décembre 2007 inclus sur les territoires de 66 communes des départements de l'Indre et Loire, de la Vienne, des Deux Sèvres et de la Charente.

L'enquête a eu lieu conjointement avec l'enquête de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) concernant 35 communes et le Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Seuil du Poitou (SDAU).

Les prescriptions de l'arrêté préfectoral ont été respectées, notamment dans le domaine de l'information du public :

Par les publications dans la presse locale et nationale, par affichage, en préfectures, sous-préfectures et mairies concernées, par 350 « avis d'enquête publique » sur panneaux placés aux abords du tracé de la ligne, par un point de presse en préfecture de région avant le début de l'enquête.

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, la commission a visité, en présence des représentants de Réseau Ferré de France, l'ensemble du tracé de Saint Avertin à Xambes et a fait procéder, pour son information, à un relevé acoustique in situ lors de plusieurs passages de rames de TGV au Nord de Tours sur une section à grande vitesse.

Un ou plusieurs registres d'enquête et un dossier complet ont été mis à la disposition du public dans les préfectures, sous-préfectures et mairies de même qu'au siège de chacun des établissements de coopération inter communale concernés.

Neuf réunions publiques ont été organisées et tenues par les membres de la commission pendant l'enquête publique, à la demande d'élus ou d'associations et les représentants de Réseau Ferré de France, présents à chacune d'elle, ont répondu aux interrogations du public et un compte-rendu de chaque réunion publique a été rédigé et joint en annexe au présent rapport.

Trois élus locaux et neuf associations ont demandé une prolongation de quinze (15) jours de l'enquête. Compte tenu de la très large information diffusée, des nombreuses réunions publiques organisées et de la durée effective de l'enquête, la commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu de prolonger sa durée et Mr le Préfet coordonnateur en a été avisé.

Des demandes ont été adressées à la commission d'enquête afin qu'elle fasse appel à un expert pour procéder à une étude contradictoire sur les nuisances sonores du projet de LGV. La commission d'enquête a estimé qu'il n'y avait pas lieu de remettre en causes les données chiffrées figurant dans le dossier et n'a pas jugé utile de faire appel à un expert pour des études contradictoires..

La commission d'enquête a répondu à toutes les demandes de visites des lieux formulées par les élus, les associations ou des particuliers.

La commission d'enquête a examiné chacune des 2442 observations du public. Elle a procédé à l'analyse de l'ensemble de celles-ci et a exprimé son avis de trois niveaux différents, soit :

- de manière globale par thèmes généraux,
- par points spécifiques,
- par cas particuliers à la suite de l'analyse de l'observation.

L'enquête publique s'est déroulée en période préélectorale, ce qui a affecté le climat général de l'enquête, sans pour autant en perturber le bon déroulement. Par ailleurs, les intérêts locaux publics et privés semblent avoir primé sur l'utilité publique du projet, ce qui a été ressenti à la lecture des observations et des échanges établis avec le public lors des réunions publiques.

La commission d'enquête conclut donc au respect de la réglementation en vigueur pour tout ce qui concerne le déroulement de l'enquête.

Rappel des observations par thèmes

Pendant l'enquête de nombreuses observations ont été formulées par le public. *Pour avoir une connaissance détaillée de leur nature, de leur prise en compte et de l'avis de la commission d'enquête, il convient de se reporter au chapitre des thèmes de l'analyse des observations.*

Il convient néanmoins de rappeler ci-après, la synthèse de l'analyse par thème de ces observations :

- *Le dossier* : très conséquent, il comprend 30 volumes format «A3 », et 4 821 pages, pour un poids de 42,5 kg.

Tous les aspects du projet sont largement développés, notamment les informations relatives à l'Utilité Publique du projet.

La consultation a été facilitée par un guide de lecture.

Par ailleurs, 4 volumes ont été consultés prioritairement : l'orthophotoplans – la cartographie du tracé – le profil en long associé – la présentation territoriale par groupes de communes. Ce qui a permis une information complète du public, même si parfois l'importance du dossier a pu rendre sa consultation difficile.

La commission considère donc que le dossier d'enquête contient tous les éléments pour permettre au public d'apprécier la nature et l'objet du projet.

- *Le tracé et le profil en long* : Ce thème intéresse le profil en long de la voie et deux tracés dépendants, celui de la bande des 500m et celui de la voie de la LGV.

Les observations faites par les personnes concernent principalement le « tracé voie » de la LGV.

En zone urbanisée, les observations concernent la qualité de la vie et la sauvegarde du patrimoine, tandis qu'en milieu rural les préoccupations montrent surtout une inquiétude sur l'atteinte portée à l'outil de travail, à la perte de surface cultivable, aux rétablissements d'itinéraires, à la traversée de terres à production particulière.

La mise en exploitation des délaissés entre les domaines publics concédés (route et fer) est sollicitée. La réorganisation de l'espace agricole, cloisonné par la LGV, est demandée.

La mise en déblai profond est demandée afin d'améliorer le cadre de vie, l'aspect paysager et la sécurité des franchissements qui sont souhaités au niveau du terrain naturel.

Le choix d'une LGV desservant au plus près les gares de ville, en utilisant la ligne classique, fait que le tracé se rapproche et traverse les zones urbanisées, obligeant à des équipements de protections contre les nuisances et des raccordements permettant le report modal entre les deux lignes afin de desservir les gares de ville à Tours, Châtellerault, le Futuroscope, Poitiers et Angoulême.

Ces raccordements sur l'ancien réseau entament quelque peu le gain de temps de la grande vitesse, mais présentent l'avantage d'irriguer le réseau ferré régional.

La commission d'enquête constate que le tracé de la LGV va laisser une empreinte durable dans les paysages, les zones urbaines ou péri-urbaines.

Les intervenants sont peu sensibles à l'intérêt général de la LGV, mais mesurent le préjudice environnemental immédiat.

Aussi, même s'il a été constaté par la commission d'enquête que le maître d'ouvrage a recherché, étudié, les meilleurs tracés ou profils, en concertation avec les partenaires associatifs et politiques, elle demande au maître d'ouvrage de parfaire, autant que faire se peut, les tracés et profils partout où il est possible techniquement de les améliorer.

- **Le financement du projet** : Un certain nombre d'observations met en cause le financement du projet soumis à l'enquête publique.

Celui-ci a été calculé à partir des prix unitaires issus des dernières réalisations de LGV (LGV Est européenne et Méditerranée) en tenant compte des particularités des régions traversées.

Le budget de la LGV SEA Tours-Angoulême s'élève à 3 402 millions € HT aux conditions économiques de juin 2006.

Contrairement aux précédents projets de LGV, pour la première fois l'Etat a décidé la mise en concession du projet de la LGV SEA, ce qui est conforme aux statuts de Réseau Ferré de France. L'évaluation financière du montage concessif est effectuée par les candidats à la concession.

Au vu des études figurant dans le dossier, la commission estime que le financement tel qu'il est présenté donne les éléments nécessaires à l'information du public et répond aux obligations réglementaires prévues par les textes en vigueur.

- **Les nuisances sonores, vibratoires et électromagnétiques** : Le projet de LGV est générateur de nuisances sonores qui sont inhérentes à la nature même d'une voie ferrée.

De nombreuses observations ont été faites pendant l'enquête par le public à ce sujet et témoignent d'une préoccupation majeure des populations se trouvant à proximité de l'infrastructure.

Parmi les exigences relevées on trouve en premier lieu la demande de prise en compte du LAmax qui représente le niveau sonore maximal correspondant au passage du convoi au droit du récepteur, mais également des normes de l'OMS.

Certaines observations sont plus critiques et considèrent que l'impact acoustique est mal mesuré, qu'une mauvaise échelle de mesure est employée, que la réglementation est mal adaptée et que les résultats obtenus ne sont ni fiables ni crédibles pour la circulation ferroviaire.

La réglementation applicable relative au bruit des infrastructures de transport et ferroviaire en particulier, rappelée dans l'étude du thème notamment l'article L 571-9 du Code de l'Environnement, prévoit des seuils d'impacts acoustiques à ne pas dépasser.

Sur l'ensemble du linéaire du projet, RFF a retenu une ambiance sonore modérée afin d'appliquer le niveau de contribution de la LGV le plus bas et le plus favorable aux riverains, 60 dB (A) de jour contre 65 dB (A) en zone non modérée.

Les mesures proposées par le maître d'ouvrage, pour réduire ou éliminer les nuisances sonores, consistent dans la protection à la source, écrans anti-bruit, déblais fréquents, merlons, double vitrage, isolation murale et de toiture lorsqu'il y a proximité des zones d'habitation et lorsque toutes ces solutions sont inopérantes, acquisition du bien.

Une étude spécifique a été confiée au Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées de Clermont Ferrand et à celui de St Brieuc, par le maître d'ouvrage, afin de « prédire » les niveaux « les plus défavorables » de vibrations de part et d'autre de l'infrastructure. Les résultats sont donc majorés afin d'évaluer le risque potentiel « maximal ».

Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique qu'il continuera à suivre les résultats des études menées sur les effets des champs électromagnétiques sur le quotidien des riverains et que des systèmes permettant de limiter au maximum les effets de ces champs seront mis en œuvre si nécessaire, sur la base des études en cours ou à venir.

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage prévoit la mise en place de dispositifs permettant le respect de la réglementation française, en ce qui concerne le niveau des nuisances sonores.

La commission note également que des études complémentaires seront faites en phase d'APD pour prendre en compte d'éventuelles modifications du projet et un bilan acoustique sera réalisé dans les trois à cinq ans suivant la mise en service du projet afin de vérifier l'efficacité des protections issues de la modélisation.

Elle constate que les mesures et les dispositifs prévus par le maître d'ouvrage aussi bien en phase de travaux que d'exploitation de la LGV pour réduire ou éliminer ces nuisances sont satisfaisants au regard de la réglementation et sont de nature à rendre cette infrastructure de transport bien moins bruyante que toute autre.

- **Les nuisances visuelles** : Une ligne de chemin de fer, de par sa conception (poteaux électriques, potences, fils, caténaires, rails), est inesthétique et entame forcément le visuel paysager.

Le tracé de la LGV, surtout s'il est en remblai, mais également lorsqu'il est au niveau du terrain naturel, constitue une nuisance visuelle non conforme à la perception idéale du visuel paysager naturel ou urbain, que chacun souhaite.

De nombreuses observations ont été faites, La LGV étant dénoncée comme l'une des principales nuisances, le tracé comme dégradant le visuel.

Les remblais du tracé sont considérés, comme des ruptures, murs ou obstacles qui réduisent le visuel, tandis que les franchissements de vallées sont considérés comme des cicatrices définitives.

La création de tranchées ouvertes importantes, (plus la ligne est en déblai et plus la tranchée est large), sont souvent dénoncées et sont parfois qualifiées, par les personnes ayant fait des observations, de massacres ou de saignées qui « éventrent » la commune.

Il est souvent demandé dans les observations que les ouvrages d'art soient d'une grande qualité architecturale. Outre le fait qu'ils sont considérés dans les observations comme des éléments affectant le visuel paysager, ils sont aussi dénoncés comme « vieillissant mal », non entretenus, sales, inesthétiques et servant souvent de support idéal pour tags et graffitis, dont peu de gens s'accrochent.

D'une façon générale, afin de réduire l'impact visuel de la ligne, le maître d'ouvrage a prévu la végétalisation des bordures, des déblais, des remblais et des merlons, le rôle de ces derniers étant double, dissimuler la ligne et assurer une protection acoustique.

Pour préserver le visuel paysager, à proximité de zones d'habitat et lorsque la topographie est favorable, le maître d'ouvrage a prévu un passage de la LGV en fort déblai, afin que la ligne ne soit plus perçue au ras du sol, ce qui entame dans une moindre mesure le visuel paysager.

Le maître d'ouvrage garantit dans le dossier soumis à enquête que les remblais, merlons et délaissés seront entretenus et n'entameront pas le visuel paysager, de même les bases de travaux seront remises en état. L'entretien, notamment des délaissés, merlons et remblais sera dévolu au concessionnaire, dans le contrat de concession.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'est engagé à lancer un concours d'architecture pour le choix des ouvrages d'art dans un souci d'esthétique. Choix auquel participeront les élus et certains responsables d'associations.

Un engagement est également pris pour faire entretenir ces ouvrages après leur mise en service, par des clauses spécifiques dans le contrat de concession.

La commission d'enquête attire l'attention sur le fait qu'un visuel paysager trop affecté constitue une nuisance très importante et supprime une partie du confort élémentaire indispensable chez chaque individu.

Toutefois la commission d'enquête considère que globalement il n'y a pas lieu de mettre en cause la volonté du maître d'ouvrage d'œuvrer pour réaliser tous les dispositifs permettant tout au long de la LGV, de réduire, voire éliminer les nuisances visuelles.

Les carences en la matière, de la part de RFF, seraient contre-productives.

Le maître d'ouvrage devra s'attacher à parfaire les dispositifs prévus au niveau des zones habitées et des espaces naturels ou sensibles, au delà des pratiques habituelles afin de rendre le projet plus acceptable par les riverains.

La commission préconise qu'un travail d'étude se fasse en concertation avec les élus, riverains et associations de protection de l'environnement, lors des études de l'APD.

- *Les nuisances environnementales* : L'environnement sera forcément durablement marqué par la réalisation de la LGV et le public s'est largement impliqué. Ses demandes concernant les nuisances sur l'environnement figurent parmi ses préoccupations majeures. Elles viennent après les nuisances sonores, mais ont des conséquences directes sur le milieu naturel et la qualité de vie.

Les observations et requêtes portent sur les effets particuliers de la phase de travaux et sur les inconvénients pour le paysage naturel de l'exploitation de la ligne.

Les cônes visuels qui apparaîtront à l'approche de franchissements importants comme Marigny-Brizay, le Horst de Montalembert, le franchissement des vallées, doivent faire l'objet d'études paysagères complémentaires. Les viaducs de l'embranchement de Poitiers Nord, le carrefour de la Folie ou le viaduc de la vallée de l'Auxance sont particulièrement visés dans les observations.

Dans le dossier le maître d'ouvrage consacre une part majeure de ses études aux nuisances environnementales du projet, comme aux impacts en phase travaux.

Il décrit les effets sur les microclimats des remblais, plantations ou déboisements.

Le dossier énonce les mesures destinées à limiter les effets de ces impacts. Ces données sont étudiées par l'ensemble des volumes de l'étude d'impact et des volumes territoriaux.

Ces impacts sur l'environnement physique (modification de la topographie, recherche d'équilibres, gestion des ressources de déblais, impacts sur les eaux) sont traités avec précision et les mesures proposées sont claires et explicites.

Les enjeux écologiques sont pris en compte, à l'instar des impacts directs sur les habitats et la faune, de même que le financement de mesures pour pérenniser l'intérêt écologique des ZNIEFF.

Le dossier sur les sites Natura 2000 indique que le projet traverse 4 sites appartenant à ce réseau, les ZPS des plaines du Mirebalais et du Neuvilleois, la plaine de la Mothe-Saint-Héray et la vallée de la Charente. Il développe les effets du projet sur les espèces et les zones d'habitat et précise les mesures compensatoires que le maître d'ouvrage entend mettre en application.

Les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour supprimer ou réduire les incidences directes du projet portent sur l'organisation des travaux, la planification du chantier, l'aménagement de l'espace naturel et l'amélioration du modelé.

La commission d'enquête constate que les observations du public sont révélatrices d'inquiétudes légitimes et compréhensibles.

Toutefois, la commission d'enquête considère que le dossier d'enquête comme les réponses particulières produites par RFF aux questions des membres de la commission, apportent des éléments indiscutables sur le sérieux du projet dans son ensemble, comme sur les dispositions envisagées pour limiter les effets du projet sur l'environnement et qu'elles sont révélatrices du souci du maître d'ouvrage de tout mettre en œuvre pour préserver l'environnement.

Ces dispositions seront prises par le maître d'ouvrage au cours des différentes phases à venir et seront garanties à la fois par lui-même, par l'engagement du concessionnaire et par les commissions d'aménagement foncier, qui exprimeront les choix des collectivités et veilleront à leur bonne exécution.

17

- **La santé** : Les observations du public, relatives à la santé publique sont souvent liées aux nuisances sonores et vibratoires et à leurs conséquences sur l'organisme humain. Ces observations, en nombre limité, sont présentes dans de nombreux registres ou correspondances et révèlent parfois de réelles inquiétudes de la part des riverains. Elles concernent principalement la phase de travaux et le stress qu'elle fait redouter.

Les conséquences pour la santé de l'exposition aux poussières, produits dangereux, effets divers liés aux travaux ou à l'exploitation commerciale, reviennent de manière fréquente.

Elles s'associent aux atteintes au milieu naturel, à la qualité de vie, à la santé psychologique des riverains. Les craintes, pas toujours rationnelles mais compréhensibles et très humaines, amènent certains requérants à demander que les changements apportés par ces grandes réalisations dont ils admettent la nécessité, soient assortis du respect de l'homme.

Le maître d'ouvrage développe en pièce F de l'étude d'impact, les risques pour la santé humaine. Ils sont liés aux nuisances acoustiques, aux vibrations, aux champs électromagnétiques, aux risques de pollution des eaux liés aux désherbages, à la pollution de l'air par les poussières.

Dans ces chapitres, Réseau ferré de France propose un ensemble de mesures, par lesquels il entend réduire au maximum les risques sanitaires et leurs conséquences pour les riverains de la future infrastructure. Il estime, au vu des mesures proposées, le risque pour la santé extrêmement faible pour les populations établies le long du tracé.

Le maître d'ouvrage s'engage non seulement au respect absolu des normes phoniques réglementaires, mais poursuivra les campagnes de contrôle durant plusieurs années, veillant à faire évoluer les protections ou à les compléter en cas de résultats non satisfaisants.

La commission d'enquête prend en considération les engagements pris par RFF en matière de santé publique et rappelle toutefois au maître d'ouvrage les cas particuliers des établissements de « Larnay » à Biard et de « La Rivardière » à Migné-Auxances, en raison de la nature du handicap de leurs pensionnaires.

La commission d'enquête estime que le projet ne présente pas de risque avéré pour la santé humaine et après examen des observations et des réponses apportées par le maître d'ouvrage, la commission d'enquête considère que les mesures proposées par celui-ci sont adaptées aux dangers encourus.

-**L'hydrologie – l'hydrogéologie** : La nature des observations témoigne de l'attention toute particulière portée par le public et les collectivités territoriales sur le sujet.

Elles mettent en évidence les préoccupations notoires relatives à la gestion des eaux superficielles et à la protection des nappes phréatiques et par voie de conséquence, des sources, des puits, et des captages destinés à l'alimentation en eau potable.

La préservation des milieux aquatiques est souhaitée voire exigée par les associations de protection de l'environnement et par certaines collectivités territoriales.

L'estimation de l'impact des aménagements hydrauliques sur les eaux de ruissellement en bordure d'emprise fait l'objet d'interrogations fréquentes.

Le projet est déclaré, par le Maître d'Ouvrage, compatible avec le SDAGE Loire-Bretagne, le SDAGE Adour Garonne, et avec le SAGE du bassin de la Vienne après prise en compte, pour ce qui concerne ce dernier, de mesures préventives et compensatoires.

La commission d'enquête considère que du fait du Partenariat Public Privé décidé sur cette infrastructure, la préparation du dossier des engagements de l'Etat ainsi que du contrat de concession seront des étapes majeures pour assurer la réduction effective des impacts.

Par ailleurs, prenant acte de l'avis formulé par Mr le Directeur des Etudes Economiques et de l'Évaluation Environnementale au Ministère de l'Ecologie du Développement et de l'Aménagement Durables, à l'adresse de Mr le Directeur Général de la Mer et des Transports et de Mr le Préfet de la Région Poitou-Charentes, la commission d'enquête constate que cet avis apporte, en la matière, les réponses à l'ensemble des préoccupations, interrogations, observations et suggestions, exprimées par le public, les associations et les collectivités territoriales.

Les activités agricoles : L'espace agricole traversé par le projet entre Tours et Angoulême est déjà fortement perturbé par les infrastructures routières et autoroutières, notamment au Nord de Poitiers dans les départements de la Vienne et de l'Indre et Loire.

L'enquête publique a révélé une forte préoccupation du monde agricole pour son outil de production. L'agriculture constitue en effet une activité qui subira un fort préjudice lors de la réalisation du projet, les espaces traversés étant en majorité cultivés.

Les observations recueillies au cours de l'enquête ont mis en évidence les impacts du tracé de la LGV sur les activités agricoles, soustraction ou diminution de surfaces importantes, capacité productive réduite, désorganisation des territoires agricoles par l'effet de coupure, réseaux d'irrigation, canalisations, forages, points d'eau, perturbés.

Le projet de la LGV consomme environ 10 hectares de terre au kilomètre. Les 182 km de ligne occupent une surface d'emprise de 2120 ha environ dont 1437 ha de Surface Agricole Utile.

L'impact principal proviendra du prélèvement des terres agricoles ou sylvicoles, avec pour conséquences une désorganisation des exploitations, de l'espace agricole et forestier, et une modification des itinéraires de déplacement.

Les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage sont décrites dans la pièce E de l'étude d'impact

Un dispositif de réserves foncières est mis en place dans chaque département en partenariat avec les conseils généraux et la SAFER. Ce mécanisme permettra de faciliter et anticiper les aménagements des exploitations aux abords de la LGV

D'une manière générale, les emprises de la LGV seront limitées au maximum. Après travaux, les parcelles non nécessaires à l'exploitation de la ligne pourront être rétrocédées.

Le maître d'ouvrage financera les travaux des commissions d'aménagement foncier, indemniserà les propriétaires et exploitants agricoles, ou bien financera les frais de réinstallation éventuelle conformément au code de l'expropriation.

Pour les terres et bâtiments agricoles situés dans les emprises des travaux, les acquisitions foncières s'effectueront dans le cadre de protocoles d'accord. Ces protocoles seront négociés entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles, sur les conditions de versement des indemnités destinées à réparer les préjudices économiques pouvant être causés par le projet.

Les réseaux de drainage et d'irrigation interceptés par le tracé de la ligne seront rétablis de manière à restituer des fonctionnalités équivalentes à celles d'origine.

La commission d'enquête a pris note des mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage pour les activités agricoles et sylvicoles et considère qu'elles permettront de répondre aux attentes et aux besoins exprimés au cours de l'enquête, notamment la compensation de l'intégralité des terres prélevées par l'emprise.

Elle recommande d'examiner chaque situation au cas par cas, et d'accorder à chacun des propriétaires et exploitants concernés un juste dédommagement des préjudices occasionnés par le projet, permettant de concilier l'ensemble des intérêts en présence.

La commission d'enquête préconise par ailleurs, que dans le cadre des études et enquêtes à venir, compte tenu des atteintes du projet à l'environnement agricole subies par les riverains de la LGV, le maître d'ouvrage examine à nouveau en concertation étroite avec les agriculteurs, les élus et organisations professionnelles, les mesures permettant de réduire et compenser les dommages occasionnés.

- **Les activités économiques :** A l'exception des agglomérations des villes traversées, la portion du tracé concerne essentiellement des territoires à dominante économique agricole de polyculture traditionnelle et d'élevage présentant toutefois plusieurs particularités dont le vignoble de Marigny-Brizay et les truffières de Marigny-Marmande.

Par ailleurs, sont également concernées des entreprises spécialisées dans le tourisme, la restauration et les activités sportives.

De plus, quelques sociétés ayant une activité particulière sont concernées par le tracé LGV.

Si les retombées économiques favorables d'un tel ouvrage sont incontestables pour les agglomérations de Tours, Châtelleraut, Poitiers, Angoulême, les préjudices économiques touchant l'activité agricole sont réels. Ils s'inscrivent essentiellement autour du chiffrage des pertes d'exploitation, de la déstructuration de l'entreprise ou enfin de l'impossibilité à poursuivre l'activité.

Le principe retenu par le pétitionnaire est de compenser la totalité des surfaces agricoles prélevées pour la construction de la LGV.

Pour y parvenir, un dispositif de stockage foncier sera mis en place dans chaque département en liaison avec la SAFER.

Sur le plan du tourisme, les principaux enjeux concernent des structures d'hébergement (gîtes, hôtel, camping), des équipements ponctuels (terrains de sports, centre équestre), des zones de fréquentation (bois, abords de cours d'eau, zone de pêche ou de chasse).

En fonction des situations, des solutions seront proposées, l'acquisition, l'indemnisation, la relocalisation, ou encore des aménagements d'accompagnement dans le domaine paysager.

Des activités sportives sont également concernées du point de vue économique, de même que des entreprises.

Les mesures de réduction des impacts prévues dans le projet présenté à l'enquête publique vont permettre d'atténuer les effets du projet.

La Commission d'enquête constate que pour toutes les structures commerciales, les impacts du tracé LGV diffèrent mais entraînent soit des pertes d'exploitation, soit des coûts consécutifs à l'interruption momentanée ou définitive de l'activité, soit des dommages aux équipements, soit des transferts possible d'entreprises, à tout le moins un préjudice commercial ou une activité perturbée.

La Commission d'Enquête, consciente des préjudices qu'auront à subir ces entreprises, souhaite que le maître d'ouvrage réponde favorablement au plus près des demandes des différents propriétaires des entreprises, soit pour permettre une poursuite normale de

l'activité, soit pour indemniser ou racheter les différents fonds de commerces et propriétés, s'il s'avère que l'activité est compromise par le passage de la LGV.

- **Le tourisme et les loisirs** : L'enquête publique a mis en évidence la volonté des populations, des collectivités territoriales et des associations de défense de l'environnement de préserver sur leur territoire les structures de tourisme de loisirs et les sites archéologiques.

Un grand nombre d'observations demande la préservation de ces lieux touristiques d'une part et des aménagements d'autre part.

Une pétition de 990 signatures demande la sauvegarde du site de Thorigny, de ses alentours et de la vallée de l'Indre.

Dans l'aire d'étude, 21 sites sur lesquels sont exercées des activités de tourisme et loisirs sont recensés, structures d'hébergement, de restauration, gîtes, campings, aires de pique-nique, circuits de randonnée, dont le chemin de Saint Jacques de Compostelle (GR 655), de même que 9 sites archéologiques de sensibilité majeure et 40 de sensibilité forte, sites et monuments classés d'intérêt, des aménagements pour la chasse et la pêche, des jardins ouvriers.

Le maître d'ouvrage a prévu des mesures génériques pour compenser les dommages pouvant être causés par le tracé LGV, rétablissement de voiries pour maintenir l'accès aux différentes structures, déplacements de certains équipements de loisirs situés sous l'emprise, mesures d'insertion paysagère

La commission d'enquête a pris note des impacts occasionnés par le projet de tracé de LGV à tous les établissements ou structures relevant du tourisme et du loisir.

Elle constate que le maître d'ouvrage respectera au mieux les droits des personnes impactées qui, comme en matière économique, devront faire évaluer leur préjudice que le maître d'ouvrage sera tenu de dédommager, conformément aux règles de droit.

- **Les rétablissements de voirie** : Entre Tours et Angoulême, le projet de LGV interfère 2 autoroutes, 65 routes départementales, de nombreuses voies communales et chemins ruraux, provoquant des coupures d'itinéraires dont le rétablissement constitue une préoccupation majeure de la population riveraine et même relativement éloignée du tracé projeté.

Ainsi, la découverte du tracé par le public a suscité une grande inquiétude.

D'une manière générale, le rétablissement de la voie de circulation coupée a été demandé au même endroit dans le souci de réduire au maximum le prélèvement de Surface Agricole Utile.

Un dimensionnement des ouvrages d'art compatibles avec le gabarit des engins agricoles actuels est demandé, ainsi que le maintien de la desserte par poids lourds de quelques installations commerciales, artisanales ou de services.

Le rétablissement des sentiers de randonnées est systématiquement demandé.

Les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage consistent à rétablir l'ensemble des voies de communication, soit par un ouvrage de rétablissement au-dessous ou au dessus de la future LGV, soit par un itinéraire de rabattement vers un ouvrage de rétablissement, conformément aux instructions de Mr le Ministre des Transports qui indique que «... les rétablissements seront systématiquement assurés sauf accord local ».

La Commission d'enquête constate qu'au stade de la présente enquête préalable à la D.U.P., les rétablissements de voiries ne sont traités que sur le plan des principes à partir de l'Avant Projet Sommaire, la commission n'a donc pu émettre un avis pertinent pour chaque

observation du public, dès lors que ce sujet suppose des études détaillées ultérieures étalées sur plusieurs années et conduites en concertation avec plusieurs partenaires, dont le concessionnaire.

Toutefois, la commission constate qu'à ce stade du projet, le maître d'ouvrage a pris de nombreux engagements satisfaisants au niveau des rétablissements de voiries soit par des ouvrages de franchissement, soit par un itinéraire de rabattement sur ces ouvrages.

-Les préjudices et dédommagements : Il y a d'ores et déjà lieu de distinguer :

-L'évaluation des préjudices que le projet sera susceptible d'occasionner.

-Les dédommagements auxquels les personnes impactées pourront prétendre.

Il faut rappeler qu'en fonction de la législation et de la jurisprudence, le préjudice subi doit être direct, certain, donc non éventuel, ce qui n'exclut pas le préjudice futur. Il doit s'agir d'un préjudice matériel, ce qui exclut par contre le préjudice moral, mais non la perte d'agrément.

Pour l'ensemble des préjudices retenus, le « Service des Domaines » évalue le montant des indemnités à allouer, indemnités qui doivent permettre de réparer l'intégralité du préjudice causé par la perte du bien ou de disposition de ce bien. Les indemnités se divisent en une indemnité principale correspondant à la valeur proprement dite des biens expropriés et en indemnités accessoires s'ajoutant à l'indemnité principale afin que l'exproprié soit dédommagé de l'intégralité du préjudice subi.

Les méthodes d'évaluation généralement retenues pour le calcul de ces indemnités sont différentes selon qu'il s'agit, de locaux d'habitations, industriels ou commerciaux, de terrains à bâtir, de terrains de culture (vignes, vergers, forêts, terrains maraîchers) ou autres biens. Ces indemnisations sont matérialisées, soit par un accord amiable, soit en cas de désaccord par une décision judiciaire.

La prise de possession par RFF des biens expropriés étant subordonnée à leur paiement préalable et en cas d'accord amiable, généralement par le versement d'un acompte, suivi du solde dans les jours précédents la prise de possession.

Le maître d'ouvrage a précisé les mesures applicables dans cette situation, à savoir que pour l'ensemble des projets de LGV réalisés par RFF, la bande d'acquisition correspond à 25 mètres de part et d'autre des entrées en terre, hors situations particulières qui peuvent être prises en compte par le maître d'ouvrage.

La décision ministérielle d'approbation de l'APS précise que la mise en place d'un Etablissement Public Foncier Régional (EPFR) en Poitou-Charentes pourrait permettre de procéder à l'acquisition de biens en dehors de la bande d'acquisition de RFF.

La commission d'enquête considère que tant que n'aura pas été signée la Déclaration d'Utilité Publique du projet de LGV et que ne seront pas intervenus les arrêtés de cessibilité faisant suite aux enquêtes complémentaires appelées à être ouvertes, des réponses précises ou chiffrées ne peuvent être apportées.

- Demandes de tranchées couvertes et tunnel de Veigné, Marigny-Brizay, Jaunay-Clan, Chasseneuil du Poitou et Migné-Auxances : Ces demandes de tranchées couvertes et tunnel sont développées plus en détail dans le chapitre des « thèmes généraux » du rapport.

Dans les observations, de nombreuses demandes ont été formulées par des particuliers, représentants d'associations et élus pour demander des tranchées couvertes ou tunnel, à :

- Veigné : au niveau de l'A 85 et du projet de ZAC des « Gués », sur 900 m, au PK 4,8
- Marigny-Brizay: (tunnel) traversée du coteau de «l'Ane Vert», sur 1,3 km, au PK 75,4
- Jaunay-Clan : au droit de « La Diette », sur 1,2 km, au PK 83,250
- Chasseneuil du Poitou : au droit du village de Preuilly, sur 150 m, entre les PK 87 et 88,5
- Migné-Auxances : au niveau de la rue des Cosses, sur 600 m, entre les PK 90 et 91

Ces 5 sites se trouvent en zone de déblai profond, ce qui provoque des largeurs en tête de tranchée très importantes et donc un effet de coupure et de déstructuration du territoire se répercutant parfois sur certaines activités, surtout en zone périurbaine.

Ce sont les raisons qui ont provoqué les nombreuses observations du public, ainsi que le souci de se préserver des nuisances sonores et visuelles.

Dans aucun de ces lieux, le maître d'ouvrage n'a prévu de réaliser ces tranchées couvertes et ce tunnel, arguant du fait que les critères habituellement retenus pour réaliser ces ouvrages ne sont pas réunis, notamment la proximité de zones d'habitation assez denses.

Le maître d'ouvrage indique que les différentiels de coût entre tranchée ouverte et couverte, s'échelonnent de 10 à 79 millions d'euros et sont trop importants.

La commission d'enquête a longuement examiné cette situation, en procédant notamment à des visites des lieux et a interpellé à nouveau le maître d'ouvrage qui propose in fine, dans 4 de ces lieux des redressements de parois et aménagements spéciaux qui auront pour conséquence de réduire les ouvertures de têtes de tranchées de plusieurs dizaines de mètres et donc de réduire les nuisances ci-avant indiqués.

Le maître d'ouvrage ne propose pas à Chasseneuil du Poitou, des redressements de parois, mais des modelés paysagers.

La commission d'enquête considère que les solutions proposées par le maître d'ouvrage sont de nature à réduire considérablement les nuisances observées.

- **Traversée du domaine de « Longue Plaine » à Sorigny** : Le domaine de « Longue Plaine » couvre 500 hectares (rectangle orienté Nord-Sud, de 4 kms sur 1,250 km). Il est enserré entre l'autoroute A10 à l'est et la ligne SNCF à l'ouest. Le château est implanté au centre du 1^{er} quart nord. La route de Thilouze traverse les bois au début du 4^{ème} quart sud et dessert la maison du gardien et la ferme Montison, qui font partie du domaine.

Une avenue forestière réunit les deux ensembles en traversant un val très marqué, occupé par deux pièces d'eau, reliées par le cours d'eau Montison.

La ligne SNCF, qui flanque la propriété à l'ouest, franchit ce val par un ouvrage maçonné de 30 mètres encadré par un talutage d'une dizaine de mètres de hauteur et de 400 m de long.

Le projet LGV coupe l'allée principale d'accès au château à 350 m au Nord de la maison du gardien, à 300 m du portail d'entrée et à 1.550 m au sud du château, pour traverser le val en remblai entre les deux étangs. Au sud du portail d'entrée, la perspective se prolonge sur 1 500 m jusqu'à la ferme de La Place.

Le domaine est répertorié sur le premier inventaire cartographique de Cassini en 1750.

L'avenue forestière rectiligne y est portée jusqu'à sa liaison avec le chemin d'Espagne, qui devait être un des chemins de Compostelle. C'est un des rares domaines de cette dimension.

La commission d'enquête mesure l'impact environnemental du projet sur l'ensemble patrimonial que représente le domaine de « Longue Plaine ».

Elle demande qu'une étude complémentaire incluant tous les facteurs pesant sur le tracé soit menée dès le début de l'A.P.D., afin de diminuer l'impact environnemental sur le vallon de Montison et l'impact sur la perspective paysagère de l'allée historique menant au château à partir de la VC 2.

-Passage en déblai au droit de la RD 749 de Saint Gervais les Trois Clochers : Une pétition d'agriculteurs relayée par l'association "Vigilance TGV" et une délibération du conseil municipal de St Gervais les Trois Clochers demandent l'abaissement du profil en long du PK 55,5 au PK 57, et le passage en déblai et non en remblai au droit de la RD 749 pour "protéger les lieux-dits La Bruyère, Nossioux, les Ménards, la Potinerie, les Gabriets et la Chavantonnerie".

Dans ce secteur, le tracé, tel que présenté à l'enquête de DUP, est en remblai de l'ordre de 6 à 7 mètres et les déblais profonds, sur le site du "Vigneau", entraînent un excédent de l'ordre de 750 000 m³ qu'il s'agit d'entreposer ou valoriser en termes de modelés paysagers.

Par ailleurs, RFF précise "qu'un abaissement du profil en long entraînera un surcoût de 2,3 M€, sans compter une situation hydrogéologique et hydrologique à vérifier ainsi qu'un volume de matériaux complémentaire à stocker et surtout la résolution du rétablissement de la RD 749".

Quant au rétablissement de la RD 749, il pourra prendre la forme d'un "Pont-route" puisque la LGV passera sous cette voie de circulation. Seule la situation hydrogéologique et hydrologique demande à être vérifiée.

Sous réserve que cette situation hydrologique soit favorable, la commission d'enquête estime que, même si cette solution induit un surcoût financier, les gains sur le plan environnemental et humain sont conséquents et susceptibles d'emporter la décision, tout en respectant les règles techniques inhérentes à la LGV.

-L'Institut de LARNAY à Biard : est un établissement pour Personnes Handicapées Déficiences Sensorielles. Il se situe à 50 m environ à l'Ouest du projet de LGV.

Sur le même site se trouve également 1 établissement et services gérés par l'APSA (Association de Patronage des Etablissements pour Sourds, Aveugles, CESSA, CILS, Maison bleue du CRESAM).

Les deux établissements regroupent au total 150 résidents et emploient 250 salariés.

Plusieurs observations ont été faites, principalement par les directions de l'institut de Larnay et de l'A.P.S.A., pour attirer l'attention sur les conséquences que peuvent produire sur la population résidente de l'institut, les nuisances sonores et vibratoires, essentiellement, provoquées par la LGV.

Une modélisation acoustique a été effectuée sur ce secteur au PK 94,8, par le maître d'ouvrage et a montré que le site est exposé à des niveaux sonores diurnes en façades supérieurs à la réglementation de 60 Db (A).

Il est donc prévu au droit de l'institut de Larnay 1 merlon acoustique de 400 m en remblai en bordure de la plate-forme ferroviaire, prolongé par un merlon paysager entre les 2 déblais qui encadrent l'institut et le maître d'ouvrage indique que le dimensionnement du merlon est réalisé selon les principes édictés par la réglementation.

Un contrôle d'efficacité des protections acoustiques mises en œuvre sera effectué par le maître d'ouvrage 3 à 5 ans après la mise en service dans le cadre du bilan environnemental du projet.

Une étude spécifique a été réalisée par le laboratoire des Ponts et Chaussées de Clermont Ferrand et le LRPC de Saint Briec, afin d'évaluer le risque potentiel maximal. Une étude plus complète sera réalisée au stade de l'Avant Projet Détaillé afin de prendre en compte l'ensemble des caractéristiques techniques du projet.

Si cette étude concluait sur un risque avéré de gêne pour la population ou les structures riveraines, les solutions à mettre en œuvre pour réduire les vibrations seraient à rechercher au niveau de la conception de la ligne.

Lors d'une visite des lieux à l'institut de Larnay, par la commission d'enquête, le 20 décembre 2007, il a pu être constaté qu'actuellement la circulation automobile de l'A 10, à une centaine de mètres à l'Est de l'établissement, génère des nuisances sonores incessantes et très importantes au niveau de l'institut.

Néanmoins, la commission d'enquête attire l'attention du maître d'ouvrage sur la population sensible, fragile et donc vulnérable qui est hébergée dans cet établissement.

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a fait effectuer des mesures acoustiques au droit de l'institut de Larnay et qu'il s'engage dans un délai de 3 à 5 ans, après la mise en service de la LGV, à contrôler l'efficacité des protections acoustiques énoncées ci-avant. Mais il doit s'engager aussi à compléter ou améliorer ces dispositifs dans le même temps, s'il le faut.

La commission d'enquête invite donc le maître d'ouvrage à poursuivre avec « le comité de suivi », préconisé par RFF, ses consultations auprès de la DDASS et de RTE et à engager des études sur l'impact que peuvent avoir les nuisances acoustiques et vibratoires sur la santé d'une population comme celle des résidents de l'institut de Larnay, à tenir compte des résultats de ces études et à faire installer les équipements nécessaires pour réduire ces nuisances et ce, compte tenu de la spécificité du handicap des pensionnaires de l'institut de Larnay.

- Résidence Services « La Rivardière » à Migné-Auxances : Le tracé de la LGV doit passer à environ 100 m du centre de « La Rivardière ».

Les principales observations ont été faites par la direction de l'établissement qui dénonce les poussières qui entraîneront des difficultés respiratoires et les bruits d'engins, les tirs de mines qui se produiront pendant les travaux, de même que les nuisances sonores qui se produiront pendant la phase d'exploitation de la ligne et les conséquences des champs électromagnétiques.

La direction de l'établissement indique que les merlons prévus par RFF seront de hauteur et largeur insuffisantes, pour assurer une protection sonore convenable et préserver le cadre de vie des résidents. Du fait du bruit, les résidents subiront des troubles psychologiques et physiologiques.

La direction fait des observations semblables au sujet des vibrations et leurs conséquences.

Le propriétaire des lieux, craint que les contrats de location des résidents adressés par le CHHL ne soient pas renouvelés du fait de la LGV.

Le maître d'ouvrage indique que les éventuels « non renouvellement annuel des contrats » de location sont à ce jour difficilement imputables à RFF puisque le projet n'a pas d'existence et que les engins de travaux ne seront pas sur le terrain avant 2012.

Un certificat du CHHL qui indiquerait le contraire devrait être adressé à RFF sans délai.

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place au droit de « La Rivardière » des protections acoustiques qui seront accompagnées d'aménagements paysagers.

Il est prévu au droit de « La Rivardière » 1 merlon acoustique, paysager de 300 m en remblai en bordure de la plate-forme ferroviaire et 1 protection sonore, (garde-corps de sécurité), pour les 2 viaducs au dessus de l'Auxance.

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a prévu de réaliser des dispositifs de protection acoustique au droit du centre de « La Rivardière ».

En raison de la vulnérabilité, sur le plan médical, des résidents du centre, la commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de parfaire ces dispositifs, notamment en hauteur si nécessaire, afin de réduire, voire éliminer les nuisances sonores et de s'engager à contrôler dans un délai de 3 à 5 ans après la mise en service de la LGV, l'efficacité des protections acoustiques énoncées ci-avant et à intervenir pour les améliorer, s'il le faut.

La commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à engager des études sur l'impact que peuvent avoir les nuisances acoustiques et vibratoires sur la santé d'une population comme celle des résidents du centre de « La Rivardière », à tenir compte des résultats de ces études et à faire installer les équipements nécessaires à la LGV pour réduire, voire éliminer ces nuisances.

-Le bois de « l'An 2000 » à Jaunay-Clan : Il s'agit d'une création originale de la municipalité de Jaunay-Clan.

Par délibération du 21.10.2000, jointe en annexe, la municipalité de Jaunay-Clan a décidé de marquer le passage au 21^{ème} siècle par la création d'un bois, dont chaque arbre planté symbolise un foyer de la commune. Le « Bois de l'An 2000 » fût lauréat du concours « Paysage et Héritage ».

La commune a ainsi acquis à l'Ouest et à la sortie de la ville, en zone non urbanisée, près de la route de Neuville, un ensemble de terrains d'un seul tenant, de 6 ha environ, pour réaliser ce bois.

Depuis, ce lieu qui comprend des allées en méandre, constitue un lieu de promenade, de loisirs ou de détente et les habitants de Jaunay-Clan s'y rendent régulièrement pour y faire leur footing.

Or, il se trouve que le bois de « l'An 2000 » est légèrement impacté à l'Est par le tracé de la LGV et que le rétablissement de la VC 5 qui conduit au bois n'est pas garanti (flèche magenta).

Sur les 256 observations formulées sur les registres de Jaunay-Clan pendant l'enquête publique, 63 évoquent de vives critiques sur l'impact de la LGV sur le « bois de l'An 2000 » et l'impératif rétablissement de la VC 5, pour y accéder sans détour.

Le maître d'ouvrage propose des mesures d'insertion paysagère, telles que la replantation des massifs boisés pour compenser la perte végétale.

Le maître d'ouvrage garanti que la VC 5 sera rétablie et les modalités seront fonction des études d'aménagement qui vont intervenir.

Au sujet de la décision de la municipalité de Jaunay-Clan de créer le Bois de « l'An 2000 », le 21/10/2000, le maître d'ouvrage indique qu'entre le 5/11 et le 31/12/1998 connaissance du projet de tracé de la LGV a été communiqué à la municipalité de Jaunay-Clan, lors de la consultation organisée par Mr le Préfet de région Poitou Charentes et la commune de Jaunay-Clan a délibéré le 28/11/1998, sans se prononcer sur le choix du fuseau, mais de manière favorable au projet.

Des études préliminaires complémentaires ont été effectuées, notamment au droit de Poitiers en recherchant un fuseau le plus jumelé possible à l'autoroute.

Tout habitant de Jaunay-Clan qui a participé à la création du Bois de « l'An 2000 », se considère acteur de la préservation de l'environnement et manifeste au fil du temps un attachement de plus en plus grand pour cet espace.

Or, la commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage vient de prendre l'engagement de rétablir la VC 5 ce qui permettra donc aux usagers du bois de « l'An 2000 » de continuer à s'y rendre par cette voie.

La commission d'enquête constate également que le maître d'ouvrage propose de replanter un massif boisé pour compenser la perte végétale du bois de « l'An 2000 », dont une partie est impactée par le projet. Encore faudra-t-il que cette compensation soit au minimum égale à celle détruite et qu'elle se situe dans le prolongement, sans rupture, du restant du Bois de « l'An 2000 ».

L'utilité publique

Le point essentiel qui doit permettre à la commission d'enquête de fonder son avis est celui de **l'utilité publique du projet** de LGV SEA Tours Angoulême. C'est l'objet de la présente enquête qui consiste à savoir si le projet sert ou non l'intérêt général.

L'utilité publique d'un projet doit être considérée au regard d'une approche comparative entre les **avantages du projet et les inconvénients** de celui-ci.

Bien que revendiquée par de nombreux acteurs économiques, sociaux et politiques, pour ses avantages, l'utilité publique du projet n'en a pas moins été mise en cause dans des observations portées sur les registres d'enquête ou par lettres.

Il convient donc d'examiner les critères, considérés par la commission d'enquête comme constitutifs de l'utilité publique du projet LGV – S.E.A. Tours – Angoulême :

-L'utilité d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse : Le projet de tronçon LGV SEA Tours– Angoulême est partie intégrante et nécessaire de la LGV Sud Europe Atlantique à destination de la péninsule Ibérique, puisque au Nord de Tours jusqu'à Paris la ligne est à grande vitesse et que de Angoulême à Bordeaux, la déclaration d'Utilité Publique de ce tronçon pour une ligne à Grande vitesse a été signée en 2006.

Les effets du projet ne se limitent donc pas à la zone géographique de Tours à Angoulême, mais bien au-delà.

La réalisation du projet permettra des gains de temps de l'ordre de 50 minutes sur le trajet Bordeaux-Paris, dont 25 entre Tours et Angoulême.

Les études montrent que l'amélioration de l'offre de transport LGV générera une augmentation du nombre de voyageurs utilisant auparavant d'autres moyens de transport (avion et route) et que par ailleurs leur transport s'effectuera avec une plus grande sécurité.

La réalisation de la LGV Tours – Angoulême permettra de « désaturer » le réseau actuel afin de répondre à l'augmentation du trafic voyageur, en même temps qu'elle libérera des sillons pour le trafic TER et le fret.

Pendant la durée des travaux, environ 31 000 emplois en Poitou-Charentes et 15 000 en région Centre, seront localisés sur le chantier lui-même et 350 à 450 emplois permanents perdureront pendant l'exploitation de la LGV SEA et seront implantés géographiquement

dans la région, ce qui par contre coup apportera un supplément de dynamisme économique à la région.

-L'effet du tracé sur les territoires traversés : Le tracé de la LGV, de par sa conception, provoque des effets de coupure et souvent de déstructuration des territoires traversés, de surcroît la LGV, comme toute infrastructure de transport, est génératrice de nuisances sonores et visuelles principalement.

Mais, le maître d'ouvrage a prévu dans le projet des dispositifs limitant les nuisances sonores, murs anti-bruit, merlons acoustiques, déblais fréquents etc... et visuelles, modelés paysagers, architecture soignée des ouvrages d'art, redressements de parois pour les déblais les plus importants qui limiteront la largeur de l'emprise au sol des têtes de tranchées.

-Les effets du projet sur l'environnement : La redistribution des voyageurs entre les différents modes de transport et l'augmentation du nombre des voyageurs par fer contribueront à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
(Transporter 1 personne par avion pollue 10 fois plus que par fer et en voiture 4 fois plus).

Ainsi, la réalisation du projet de LGV Tours – Angoulême contribuera au développement durable, désormais en conformité avec les orientations du « Grenelle de l'environnement ».

-L'utilité des raccordements sur les villes (7 sur le tronçon Tours – Angoulême) : Elle est démontrée par la nécessité de desservir le cœur des villes et d'irriguer ainsi le réseau régional à partir de la ligne à grande vitesse.

Ces raccordements permettront aussi de desservir au même rythme qu'actuellement, les gares de Tours, Châtellerault, le Futuroscope, Poitiers et Angoulême.

-Le coût du projet : Il est l'un des critères de l'utilité publique d'un projet.

Il convient de rappeler que la réalisation de la seconde phase de la LGV S.E.A. de Tours à Angoulême soumise à l'enquête est à vocation nationale et internationale.

Quand on examine l'aspect financier du projet, on ne peut méconnaître qu'il répond à un besoin d'aménagement du territoire et que ses effets ne se limitent pas à la seule zone géographique Tours-Angoulême, mais vont bien au-delà vers Paris et le Nord de l'Europe, Bordeaux, Toulouse, le Sud et la péninsule Ibérique.

Le coût du projet de la LGV Tours – Angoulême est évalué à 3, 402 milliards d'euros H.T., aux conditions économiques de juin 2006. Ce budget intègre une provision pour risques et aléas calculée précisément sur chaque poste.

La commission estime que le projet est coûteux mais reste néanmoins dans les normes de projets similaires, sans ouvrage démesuré, il prend en compte les compensations nécessaires aux dommages causés à l'environnement humain et naturel.

**La Commission d'enquête considère donc que le projet de LGV- SEA Tours – Angoulême présente des avantages supérieurs à ses inconvénients, lesquels sont par ailleurs compensés par des mesures et dispositifs réducteurs des nuisances.
En conséquence, le projet sert l'intérêt général et son Utilité Publique est établie.**

Avis de la commission d'enquête

Vu

- le contenu du dossier soumis à l'enquête publique,
- le déroulement de l'enquête publique,
- la nature et l'examen des observations formulées,
- la prise en compte des nuisances, par le maître d'ouvrage et les mesures compensatoires qu'il entend mettre en place,

Considérant que

- le tronçon de LGV – SEA Tours – Angoulême est partie intégrante et nécessaire de la LGV Sud Europe Atlantique,
- la réalisation de ce tronçon participe au développement durable par :
 - la désaturation du réseau actuel afin de répondre à l'augmentation du trafic voyageur,
 - la libération de sillons pour le trafic TER et le fret,
 - l'amélioration des temps de parcours,
 - la sécurité accrue des déplacements terrestres,
- Le projet de LGV SEA Tours-Angoulême sert l'intérêt général et de ce fait son utilité publique est fondée,

Compte tenu de ces considérations, la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE

à la **Déclaration d'Utilité Publique** des travaux de réalisation du tronçon Tours –Angoulême de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique entre les communes de Saint Avertin (37) et Xambes (16),

Sous réserve de

limiter l'emprise des têtes de tranchées ouvertes par des redressements de parois, dans 4 des 5 lieux où ont été demandées des tranchées couvertes ou tunnel et ce, afin que ces redressements de parois, associés à tout autre dispositifs, participent à la réduction des nuisances, dont les effets de coupure et de déstructuration du territoire, provoqués par le tracé de la LGV.

Les lieux, où ces demandes ont été faites et où des redressements de parois sont exigés par la Commission d'enquête se situent dans les communes suivantes :

- Veigné : au niveau de l'A 85 et du projet de ZAC des « Gués », sur 900 m,
- Marigny-Brizay: traversée du coteau de «l'Ane Vert», sur 1,3 km,
- Jaunay-Clan : au droit de « La Diette », sur 1,2 km,
- Migné-Auxances : au niveau de la rue des Cosses, sur 600 m.

d

En outre la commission recommande

- une **étude complémentaire sur la traversée du domaine de Longue Plaine**, incluant tous les facteurs pesant sur le tracé, menée dès le début de l'A.P.D., afin de diminuer l'impact environnemental sur le vallon de Montison et l'impact sur la perspective paysagère de l'allée historique menant au château à partir de la VC 2,
- le **rapprochement du tracé de la LGV** au plus près de l'infrastructure autoroutière voisine à Thorigny et Sorigny,
- une **étude complémentaire** intéressant la faisabilité d'un projet au plus près de celui dit « profil en long périphérique optimisé » menée au droit de Chambray,
- une **étude complémentaire** sur le passage en déblai de la voie et la construction d'un pont-route au niveau de la RD 749 sur la commune de Saint Gervais les Trois Clochers,
- le **rétablissement du VC 5** à Jaunay-Clan et du **VC 10** au « Cossy » à Fontaine le Comte, à leur emplacement actuel,
- **d'affiner en phase A.P.D. les études acoustiques** et d'accorder un traitement particulier aux instituts de « Larnay » à Biard et de « la Rivardière » à Migné-Auxances,
- dans la commune de Chasseneuil du Poitou, **au droit du village de Preuilly à la fin du déblai**, avant l'ouvrage d'art traversant la rivière l'Auxance, au niveau du coteau de Chaussac, de **procéder à la réalisation de modelages acoustiques et à l'installation de dispositifs de protections anti-bruit** intégrés dans l'architecture des deux viaducs de franchissement de l'Auxance,
- de **porter une attention particulière aux nuisances sonores** dans les vallées par la mise en place de dispositifs anti-bruit à hauteur de ceinture des rames, sur les ouvrages d'art et aux sorties et entrées des remblais à chaque extrémité de ces mêmes ouvrages d'art par une continuité paysagère entre l'ouvrage et le déblai.
- le **respect par le maître d'ouvrage des engagements** pris lors des différentes réunions publiques,
- enfin de **tenir compte des avis de la commission d'enquête** énoncés dans les études par thèmes généraux, spécifiques et cas particuliers.

Fait à Poitiers le 17 avril 2008

20

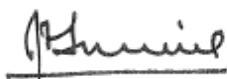
Le Président de la commission d'enquête

Bernard BERTHOVIN



Les membres de la commission d'enquête :

Jean-Paul DURIEUX



Claude BERGERON



Geneviève DELAGE



Jean-Pierre STEVENIN



Bernard PIPET



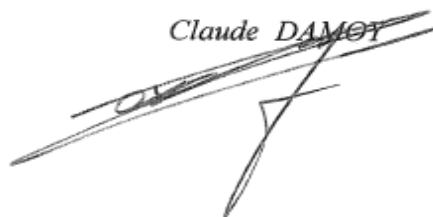
Jean FALOURD



Jean-Yves LUCAS



Claude DAMOY



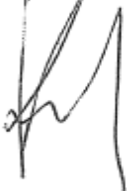
Pierre DOLLE



Jacques VINCELOT



Jean-Pierre MESLET



Richard RATINAUD

