

12 AOÛT 2009

Monsieur le Premier ministre  
Hôtel de Matignon  
57, rue de Varenne  
75700 PARIS Cedex 07

PARIS, le 12 août 2009

Envoi par télécopie (01.42.75.71.42), confirmé par porteur

**AFF. : COMITE TGV REACTION CITOYENNE ET AUTRES /  
DUP DU 10.06.09**

**N/Réf. : CH/HCA/CB. - Dossier n°09011093**

Dossier suivi avec Maître Hervé CASSARA

**Objet : Recours gracieux contre le Décret du 10 juin 2009**

PARIS

40 rue de Monceau  
75008 Paris - France  
Tél +33 (0)1 56 59 29 59  
Fax +33 (0)1 56 59 29 39  
paris@huglo-lepage.com  
www.huglo-lepage.com

BORDEAUX

6/8 allée de Tourny  
33000 Bordeaux - France  
Tél +33 (0)6 28 23 79 01  
Fax +33 (0)5 56 81 73 67  
bordeaux@huglo-lepage.com

LILLE

Centre d'affaires du Molinel  
Bât. E - Avenue de la Marne  
59290 Wasquehal - France  
Tél +33 (0)3 20 12 10 60  
Fax +33 (0)3 20 82 29 84  
lille@huglo-lepage.com

BRUXELLES

15 rue d'Egmont  
1000 Bruxelles - Belgique  
Tél +32 2 502 20 60  
Fax +32 2 502 04 15  
bruxelles@huglo-lepage.com

Monsieur le Premier ministre,

J'ai l'honneur de vous saisir du présent recours gracieux dirigé contre le décret du 10 juin 2009, publié au Journal Officiel du 12 juin 2009, par lequel vous avez déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation entre les communes de SAINT-AVERTIN et de XAMBES du tronçon TOURS-ANGOULEME de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la plupart des communes concernées.

Je vous précise que le présent recours gracieux est déposé entre vos mains au nom et pour le compte de très nombreuses associations, communes et particuliers, à savoir :

- l'association Comité TGV Réaction Citoyenne, dont le siège social est situé au Centre socio-culturel « La Comberie » à MIGNE-AUXANCES (86440) qui regroupe plus de trente associations ;
- l'association Nord Charentes et ses Environs sans nouveau tracé TGV, dont le siège social est situé à VILLEFAGNAN (16240) ;

- l'association pour la défense de l'environnement de MIGNE-AUXANCES, dont le siège social est situé à MIGNE-AUXANCES (86440) ;
- l'association de défense du territoire et de l'environnement de FONTAINE-LE-COMTE, dont le siège social est situé à FONTAINE-LE-COMTE (86240) ;
- l'association Comité vigilance TGV MARIGNY-BRIZAY, dont le siège social est situé en mairie de MARIGNY-BRIZAY (86380) ;
- l'association Environnement et Santé à VOUNEUIL-SOUS-BIARD (86850) ;
- l'association Réaction TGV JAUNAY-CLAN, dont le siège social est situé à la mairie de JAUNAY-CLAN (86130) ;
- l'association pour la protection de CHAMBRAY-LES-TOURS, dont le siège social est situé 22 chemin de Tue-Loup à CHAMBRAY-LES-TOURS (37170) ;
- l'association pour la défense du patrimoine de MAILLE, dont le siège social est situé en mairie de MAILLE rue du 25 août (37800) ;
- l'association pour la protection des coteaux de SAINTE-MAURE, DRACHE et SEPMEs, dont le siège social est situé à DRACHE (37800) ;
- l'association de protection de THORIGNY et ses alentours, dont le siège social est situé à VEIGNE (37250) ;
- l'association Tremblaye Veigné Nord (ATVN), dont le siège social est situé 3 allée des écureuils à VEIGNE (37250) ;
- l'association Les Pigeonniers Marinois, dont le siège social est situé 2, Le Marais, à MARIGNY-MARMANDE (37120) ;
- l'association des communes d'Indre-et-Loire, dont le siège social est situé Place du 8 mai 1945 à NOUATRE (37800) ;
- la commune de MAILLE (37800) ;
- la commune de VILLEPERDUE (37260) ;
- la commune de MONTBAZON (37250) ;
- la commune D'ANTOGNY-LE-TILLAC (37800) ;
- la commune de SEPMEs (37800) ;
- la SCI THORIGNY, dont le siège social est situé à VEIGNE (37250) ;
- Monsieur Paul WIART, demeurant 24, rue Jules Simon – 37000 TOURS ;
- Monsieur et Madame Jean-Paul WIART, demeurant Le Vieux Thorigny – 37250 VEIGNE ;
- Monsieur et Madame Jean-François WIART, demeurant Le Pressoir de Thorigny – 37250 VEIGNE ;
- l'Hôtel-Restaurant DOMAINE DE LA TORTINIÈRE, Route de Ballan, 37250 VEIGNE ;
- l'Hôtel-Restaurant LE MOULIN FLEURI, Route du Ripault, 37250 VEIGNE ;
- Monsieur Max BOUCHENARD, Manoir de BEAUPRE, route du Ripault, 37250 VEIGNE.

Il convient de préciser que les associations précitées sont loin d'être des associations de circonstance créées pour l'occasion, car plusieurs d'entre elles existent et sont actives depuis longtemps.

Le décret susvisé, dont une copie est jointe au présent recours, est entaché de motifs d'illégalité externe (I) ainsi que de motifs d'illégalité interne (II).

## **I. SUR L'ILLEGALITE EXTERNE DU DECRET ATTAQUE**

Les motifs d'illégalité externe sont de plusieurs ordres.

### **1.1. Sur les irrégularités entachant la procédure de concertation**

Les principes garantissant la participation du public et, plus généralement, l'accès des citoyens à l'information, notamment dans le domaine environnemental, sont protégés par trois textes fondamentaux, à savoir la Charte de l'Environnement adossée à la Constitution, à valeur constitutionnelle, en particulier son article 7, la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998, et les dispositions de l'article L. 110-1 du Code de l'environnement.

En l'espèce, il apparaît que ces principes ont été méconnus.

Saisie par plusieurs associations, et notamment l'association Comité TGV Réaction Citoyenne, la Commission nationale du débat public a pris la décision, le 7 mai 2003, de mettre en place une commission de suivi à la composition élargie, constituée par le Préfet coordinateur et censée fonctionner en toute indépendance.

Cette commission de suivi s'est ainsi mise en place, mais force est de constater que plusieurs dysfonctionnements de cette commission ont été mis en lumière.

En premier lieu, il est important de relever que certaines associations qui en avaient fait la demande, telle que l'association ATVN par exemple, n'ont pas été admises à participer aux travaux de cette commission.

La méconnaissance des principes susvisés est donc établie pour cette seule raison.

En second lieu, plusieurs dysfonctionnements ont été décelés par les membres mêmes de cette commission, et notamment par Monsieur LANTRES, Président de l'association Comité TGV Réaction.

Ainsi, outre le fait que très peu de réunions se sont tenues, lesquelles ne faisaient pas l'objet de compte-rendu, le rapport de la Commission de suivi a été rédigé de manière unilatérale par son Président, Monsieur LACOUR, sans avoir été, au préalable, soumis pour avis aux membres de la commission.

Il y a donc manifestement eu un dysfonctionnement de cette commission de suivi et, au-delà, une violation manifeste des règles régissant le débat public, la participation du public et, plus généralement, l'accès des citoyens à l'information, notamment dans le domaine environnemental.

Dès lors, il apparaît que le décret entrepris est entaché d'illégalité.

## **1.2. Sur l'insuffisante prise en compte des observations du public lors des phases de concertation et d'enquête publique**

Sans qu'il soit nécessaire de rentrer dans les détails à ce stade de la procédure, il apparaît que les commissions d'enquête n'ont pas pris en compte l'ensemble des observations émises par le public lors des deux enquêtes publiques qui se sont déroulées préalablement à l'édiction du décret entrepris.

De même, les communes d'Indre-et-Loire, dont plusieurs d'entre elles sont regroupées au sein de l'association des communes d'Indre-et-Loire, ont suspendu leur participation aux opérations de concertation dès lors que le maître d'ouvrage refusait de les écouter, voire faisait preuve de ce que plusieurs élus ont qualifié de « mépris » à leur égard.

Enfin, on peut s'étonner du fait que lors des réunions publiques organisées par la commission d'enquête, les enregistrements et retranscriptions des débats aient été effectués par une société rémunérée par le maître d'ouvrage, ce qui pose donc la question de l'indépendance de cette société et de l'impartialité de la Commission d'enquête.

Dès lors, pour ce deuxième motif, le décret entrepris est entaché d'illégalité.

## **1.3. Sur les insuffisances du dossier soumis à enquête préalable**

Le dossier soumis à enquête préalable comporte un certain nombre d'insuffisances.

Ainsi, en est-il, par exemple, des analyses sonores effectuées selon des méthodes inappropriées et insuffisantes.

Les associations, communes et riverains, qui se sont exprimés, n'ont pas été les seuls à soulever cette difficulté.

En effet, la DDASS de la Charente a soulevé ce point en soulignant que le traitement administratif de ce projet conduit seulement à une réponse réglementaire, ce qui n'est pas suffisant pour caractériser la gêne subie pour les populations riveraines.

La DDASS préconisait ainsi que RFF prenne en considération des indicateurs tels que le LA<sub>max</sub> ou LA<sub>eq temps de passage</sub> dans l'étude acoustique, mais le maître d'ouvrage a refusé d'anticiper sur les évolutions réglementaires à venir, sachant pourtant que la mise en service de la LGV SEA est prévue pour 2016.

La DDASS a également souligné que les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (ci-après « OMS ») en matière d'exposition au bruit ne sont pas présentées dans le dossier, ni prises en compte en comparaison de la réglementation française en vigueur sur le bruit des infrastructures ferroviaires.

La DDASS poursuit son avis en indiquant qu'aucune approche n'est faite pour les populations exposées afin de démontrer que cette réglementation satisfait ou non pleinement aux préconisations de l'OMS.

Le dossier n'indique pas plus le nombre de personnes exposées, en particulier les personnes sensibles aux nuisances sonores des différentes phases-chantiers puis exploitées sur la ligne.

Aucune description temporelle et fréquentielle du bruit généré par une ligne à grande vitesse n'est non plus effectuée dans l'étude acoustique.

A cela s'ajoute également le fait que le Président de la SNCF annonce que la vitesse des TGV qui circuleront sur la nouvelle voie sera de 360 kms/h.

Or, aucune étude n'a été réalisée sur les impacts du projet à cette vitesse là, alors que cela entraînera une augmentation des nuisances sonores et des vibrations à hauteur de 3dB.

En outre, les quelques études menées sur cette question ne l'ont été que sur une prévision de trafic à 20 ans, alors que les autres études (analyses capacitaires, analyse économique, etc.) l'ont été sur un minimum de 50 ans.

Il y a donc manifestement une lacune du dossier du point de vue sonore alors même qu'il s'agit là d'une des nuisances les plus importantes pour les populations riveraines.

Le dossier est également clairement insuffisant en ce que l'évaluation des effets cumulés entre la ligne à grande vitesse et les autres infrastructures de transports, notamment autoroutières, n'a pas été analysée.

Il ressort donc de ce qui précède que pour ce motif également, le décret attaqué est illégal.

## II. SUR L'ILLEGALITE INTERNE DU DECRET ENTREPRIS

Les motifs d'illégalité interne sont également extrêmement nombreux.

On rappellera, à toutes fins utiles, que dans le cadre de l'examen de la légalité d'une déclaration d'utilité publique, le Juge administratif est amené à réaliser un « bilan coûts/avantages » depuis la célèbre jurisprudence du Conseil d'Etat *Ville nouvelle est* du 28 mai 1971 (Rec. CE p. 409).

La Haute juridiction a ainsi posé le principe selon lequel une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou écologiques qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente (CE, 15 mars 1968, *Commune de Cassis*, Rec. P. 189), tout en prenant en compte les risques d'une expropriation pour le milieu naturel (CE, 12 avril 1972, *Sieur Pelte*, Rec. P.269), avant même la loi du 10 juillet 1976.

En l'espèce, il est manifeste que les coûts et inconvénients de ce projet sont bien supérieurs aux avantages escomptés, ce qui va être démontré ci-après.

### 2.1. Sur le coût financier excessif et sous-évalué du projet

Plusieurs incohérences du point de vue financier peuvent être relevées.

Ainsi en est-il de l'abandon inexpliqué de la voie LGV de raccordement Saint Avertin-Monts réalisée en 1988 avec la voie LGV Paris-Saint-Pierre-des-Corps : cette voie longue de 11 kilomètres sera rendue inutile alors qu'elle a coûté fort cher.

Or, sa prise en compte aurait permis d'éviter de créer une nouvelle ligne TGV sur les communes de Chambray-les-Tours et Veigné avec tous les impacts dévastateurs que cela entraîne dans ce secteur (Cf. *infra*).

Le coût total du projet entre TOURS et BORDEAUX s'élèvera ainsi à 15 milliards d'euros, qui peut se décomposer comme suit :

- coût initial : 7,2 milliards d'euros
- surcoût inévitable (+ 25% au regard des expériences sur les autres LGV) : 1,8 milliards d'euros ;
- coût de financement sur 50 ans : 6 milliards d'euros.

Cette somme est évidemment extrêmement conséquente, surtout au regard du fait que l'aménagement de la ligne actuelle coûterait – seulement – 202 millions d'euros H.T.

On relèvera d'ailleurs que la Cour des Comptes elle-même préconise qu'« *une priorité plus forte* » soit donnée à l'entretien par rapport à l'extension du réseau, notamment la création de nouvelles lignes TGV, coûteuses et pas toujours rentables (source : dépêche AFP du 16/04/2008).

Pour autant, il apparaît que ce montant est manifestement sous-évalué puisque l'ensemble des expropriations qui devraient être menées n'est pas pris en compte, et que les investissements qui devraient également voir le jour en termes de mesures compensatoires dignes de ce nom ne sont pas non plus comptabilisés.

A cela s'ajoute le fait que selon le rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées de 2006, les prévisions de RFF surestiment largement la demande de transport. Ainsi par exemple pour la LGV Nord, l'erreur de prévisions s'élève à -50 %, ce qui est à mettre en balance avec le coût de la construction sous-évalué de 25 %.

Enfin, le financement de la ligne à grande vitesse n'est actuellement pas assuré, et c'est sur les collectivités locales que ce financement reposera principalement, ce qu'elles refusent avec force pour la très grande majorité d'entre elles sans avoir de contreparties significatives.

Le coût excessif de ce projet est donc une raison bien suffisante pour que celui-ci soit regardé comme comportant des inconvénients supérieurs aux avantages escomptés.

Cela est d'autant plus vrai au regard des lourds inconvénients de la réalisation de ce projet dans de nombreux domaines, ainsi qu'il va être développé.

## **2.2. Sur les atteintes excessives à l'environnement et au paysage**

Concernant tout d'abord les cours d'eaux, il ressort incontestablement du dossier que les franchissements de cours d'eaux démontrent une atteinte systématique aux hydro systèmes (lits majeurs et mineurs, zones humides, zones inondables, etc.) par l'usage de buses, de dalots, de remblais pour les ruisseaux et de viaducs bétons à piles massives et nombreuses pour les rivières, avec remblais parfois en zones inondables.

La DIREN de POITOU-CHARENTES a d'ailleurs eu l'occasion de déplorer ces atteintes excessives aux hydro systèmes.

Du point de vue des paysages, là aussi les atteintes sont très excessives et, à tout le moins, irrémédiables.

Il s'agit de la création d'une véritable saignée irréversible, notamment due à la succession déblais-remblais, dévastatrice du point de vue paysager.

Un exemple peut être donné avec le viaduc sur la BOIVRES (86), arrivant en fort déblai sur une vallée encaissée, où il va créer une véritable barrière physique, tant visuelle que relationnelle, ce que la DIREN a, là aussi, dénoncé.

Concernant les espèces protégées et leurs habitats, il convient de rappeler que le projet traverse quatre zones Natura 2000.

Au sein de ces zones, de nombreuses espèces protégées et leurs habitats sont évidemment atteints par le projet litigieux.

Ainsi en est-il par exemple, de la Grande Mulette, espèce endémique de moules, dont la seule colonie connue est située sous le viaduc de la Vienne, ou encore les dernières Outardes Canepetières migratrices présentes sur le site.

Ainsi en est-il également par exemple de la présence d'orchidée Céphalantère à longues feuilles et du polystic à aiguillons dans l'emprise du projet, au cœur du site de la vallée de la Manse, lequel comporte également des habitats de chiroptères rares tel le petit rinolophe.

Aucune mesure compensatoire digne de ce nom ne figure dans le dossier et, en toute hypothèse, aucune mesure compensatoire ne serait de nature à régler cette difficulté puisque l'atteinte à ces espèces est évidemment irrémédiable.

Enfin, il faut également mettre en exergue la problématique liée à l'utilisation intensive de pesticides aux abords de la voie ferrée, sans que l'hypothèse d'une diffusion et d'une contamination des alentours, notamment par vent fort, et avec toutes les conséquences en terme environnemental et de santé publique qui s'y attachent, n'ait été sérieusement envisagée par le Maître d'ouvrage et l'Etat.

### **2.3. Sur les atteintes excessives à la propriété privée et aux activités économiques**

Alors que RFF avait décidé d'exproprier toutes les propriétés sur une bande de 150 mètres de part et d'autre du tracé dans le cadre de la LGV Méditerranée, il a refusé de faire de même en l'espèce, retenant une simple distance de 25 mètres, ce qui est évidemment dérisoire.

La différence de traitement subie par les riverains de la future LGV en l'espèce par rapport aux riverains des autres LGV sur le territoire national est donc manifeste et constitue une rupture évidente du principe d'égalité.

L'exemple de la situation des riverains de la rive droite de l'Indre à VEIGNE (Manoir de THORIGNY, Château Hôtel-restaurant du Domaine de la TORTINIÈRE, Hôtel-restaurant LE MOULIN FLEURI, Manoir de BEAUPRE classé à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques) peut ainsi être donné, car il est particulièrement emblématique du traitement de cette question par RFF.

Concernant la propriété de THORIGNY, ce domaine de caractère, qui abrite une maison d'hôtes, a déjà fait l'objet de plusieurs procédures d'expropriation et se trouve d'ores et déjà longé par les autoroutes A10 et A85 ainsi que par la route dite de la desserte de l'Indre.

Le tracé retenu, et validé par la déclaration d'utilité publique litigieuse, prévoit à nouveau d'exproprier le domaine de THORIGNY afin d'y implanter cette ligne à grande vitesse, et ce, à 25 mètres au plus proche et à 60 mètres au plus loin du manoir.



Monsieur WIART, représentant les propriétaires, s'est naturellement adressé, à de très nombreuses reprises et depuis de nombreuses années, aux autorités concernées et a fait valoir son point de vue lors des deux enquêtes publiques qui se sont déroulées préalablement à l'édition du décret litigieux.

Il est à noter d'ailleurs que lors des deux enquêtes publiques, la Commission a fait de cette question une réserve, indiquant qu'elle recommandait le rapprochement du tracé de la LGV au plus près de l'infrastructure autoroutière voisine de THORIGNY à VEIGNE, le long de la vallée de l'Indre.

La Commission a pris soin d'indiquer que cette solution était la seule qui pouvait répondre aux questions posées.

Pourtant, la déclaration d'utilité publique n'a pas repris cette recommandation de la Commission d'enquête, de sorte que le problème est évidemment bien loin d'être réglé.

A cela s'ajoute un certain nombre de difficultés connexes, tenant notamment à l'imbroglio lié au rétablissement des voies dites « secondaires », en particulier la RD 87 et la VC 13.

L'exemple du manoir de THORIGNY est ainsi topique de ce qui se présente tout au long du tracé.

Concernant l'Hôtel-restaurant LE MOULIN FLEURI, ses demandes et propositions de bon sens, très largement communes aux trois autres propriétés concernées de ce secteur, n'ont pas été retenues par RFF.

Ainsi, les propriétaires du MOULIN FLEURI demandent-t-ils :

- l'abaissement du profil en long de la LGV depuis THORIGNY jusqu'à la traversée de l'Indre de 3 mètres supplémentaires ;
- l'établissement d'un plan précis du rétablissement de la VC 13 ;
- le rétablissement de la VC 13 avant le commencement des travaux afin d'éviter toute gêne commerciale des activités économiques du secteur ;
- la réalisation de protections acoustiques par des écrans avec casquettes puis doublés par des merlons paysagés afin d'éviter de voir les cateners depuis la D87 jusqu'au franchissement de l'Indre ;
- la réalisation de garde-corps d'au minimum 3,50 mètres sur le viaduc, en lieu et place de garde-corps de 1,50 mètres, à partir de la bande de roulement et non à partir de la base du viaduc ;
- le rapprochement maximum de la LGV auprès de l'A 10 et de l'aire de repos du Moulin Rouge ;
- le passage de la LGV le plus au nord possible le long de l'A85 supprimant ainsi la réserve foncière qui n'a plus lieu d'être ;
- prendre toute mesure afin d'éviter l'élévation du niveau de l'Indre, déjà occasionné par le remblai de l'A10 sur la prairie de la Bouchère ;
- prendre toute mesure pour le rétablissement des axes de déplacement de la grande faune ;

- la mise en place de tapis anti-vibrations à partir de l'aire du Moulin Rouge jusqu'à l'attaque du coteaux sur la rive Sud de l'Indre pour protéger le Manoir de Beaupré et le Moulin Fleuri ;
- l'interdiction d'emprunter le Pont d'origine Gallo Romaine au droit du Moulin Fleuri sur le ruisseau de Roulle Crotte et la VC 13 pour tous les engins durant la durée des travaux de la LGV dans le secteur.

Concernant le Manoir de Beaupré, classé à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, ses demandes tendant à voir repousser la ligne TGV à l'Ouest, contre l'A10 et la construction d'un mur anti-bruit suffisamment haut pour cacher les caténaires avec l'adossement aux murs d'un aménagement paysager fortement arboré n'ont pas plus été prises en compte.

Quant au Domaine de LA TORTINIÈRE, ses demandes, qui satisferaient également tous les riverains de ce secteur, n'ont également pas été prises en compte par le maître d'ouvrage et l'Etat.

Il conviendrait en effet de réaliser une tranchée couverte des GIRAUDIÈRES à THORIGNY avec un prolongement de THORIGNY au viaduc de l'Indre en tranchée avec parois verticales, adossées d'aménagements paysagers fortement arborés (arbres non caduques pour l'hiver) auxquelles devraient s'ajouter des aménagements phoniques sur le viaduc de l'Indre.

D'une manière plus générale, on recense ainsi en tout 303 propriétés de TOURS à ANGOULEME, situées à moins de 150 mètres de la future voie ferrée.

On recense également un très grand nombre de gîtes, chambres d'hôtes, hôtels, restaurants, campings, etc., mais également des zones d'appellation d'origine contrôlée (exemple de l'appellation VDSQ Haut Poitou) situés à proximité de la voie nouvelle (par exemple sur la commune de Veigné et aux alentours ou encore dans le périmètre de la Vallée des Coteaux Sepmes / Draché), et qui seront condamnés à une mort certaine.

C'est donc, au-delà même de l'atteinte irrémédiable à la propriété privée, tout un pan fondamental de l'économie locale et touristique qui est irréversiblement atteint.

Ces atteintes à la propriété privée et à l'économie locale, éléments pris en compte par le Juge dans le bilan coûts/avantages qu'il réalise, est de nature, en l'espèce, à faire regarder le décret attaqué comme illégal.

#### **2.4. Sur l'atteinte excessive au patrimoine des communes impactées**

Le passage de la nouvelle LGV SEA, entraînera, pour les collectivités concernées, des pertes de revenus et de recettes fiscales importantes, liées notamment à :

- la disparition des taxes d'habitation et de foncier bâti pour les habitations détruites,
- la perte de taxes d'habitation et de foncier bâti de part les surfaces rendues inconstructibles de part et d'autre de la ligne LGV,

- la perte de taxes professionnelles et de foncier bâti suite au départ d'activités économiques obligées de se délocaliser car touchées ou impactées par la LGV,
- la perte de recettes dues à la baisse de l'activité touristique dans les communes traversées par la LGV, etc.

Cette nouvelle infrastructure, qui coupe les territoires et nécessite des emprises importantes, porte donc un préjudice excessif aux communes traversées.

Cela est particulièrement vrai pour les communes de CHAMBRAY-LES-TOURS, VEIGNE, JAUNAY-CLAN, MARIGNY-MARMANDE, VILLEPERDUE, MONTBAZON, ANTOGNY-LE-TILLAC, SEPMEs et MAILLE.

Les aménagements indispensables à la diminution des impacts les plus importants pour ces quatre communes et leurs habitants (notamment, la mise en profond déblai de la voie et la suppression de la sous-station électrique sur la commune de CHAMBRAY-LES-TOURS, le passage en tranchée couverte sur la commune de VEIGNE, l'aménagement d'une tranchée couverte sur la commune de JAUNAY-CLAN, la suppression du barreau de raccordement à MAILLE) ont été écartés d'un revers de la main par RFF, sans autre motif que le coût supposé excessif sans qu'aucune étude sérieuse de ces solutions n'ait été réalisée.

Pour prendre l'exemple de la situation sur JAUNAY-CLAN, tant la commune que les associations ont proposé un projet alternatif consistant en la création d'une tranchée couverte.

Il apparaît en effet que seule cette option serait de nature à atténuer les conséquences économiques désastreuses d'une rupture géographique créée par la traversée de la LGV à l'ouest de la commune, seul axe possible de développement économique et humain de la commune.

Cependant, RFF a purement et simplement écarté d'un revers de la main cette solution de bon sens, sans que des études précises et objectives de cette option n'aient été réalisées.

Les mêmes constatations peuvent être faites concernant la commune de VEIGNE, l'une des plus sinistrées par le projet de LGV.

Outre les grandes infrastructures routières existantes (RN10, A 10, A 85, etc.), ou en projet (boulevard périphérique de Tours, A 10 bis, passage à 2 x 3 voies de l'A 10 et de l'A 85, etc.), cette commune supporte également la voie ferrée TOURS-MONTLUÇON.

C'est donc dans cet enchevêtrement de voies routières et ferroviaires que la réalisation de la LGV est envisagée, sans que les mesures compensatoires indispensables de nature, non à supprimer, mais à atténuer les impacts de la LGV, consistant par exemple en la réalisation d'une tranchée couverte, n'aient été sérieusement étudiées.

S'agissant de la commune de CHAMBRAY-LES-TOURS, située au cœur du paysage classé patrimoine mondial de l'UNESCO, celle-ci sera la seule à avoir le « privilège » de cumuler deux lignes LGV, l'une en profond déblai jusqu'au sud de Monts

qu'emprunteront les TGV s'arrêtant en gare de Saint-Pierre-des-Corps, et l'autre en déblai léger et remblai, qu'emprunteront les TGV directs.

La commune de MARIGNY-MARMANDE est également fortement impactée. Outre le profond bouleversement de l'environnement sonore de cette commune comme des autres, la commune de MARIGNY-MARMANDE est traversée par deux magnifiques vallées : la vallée de Peige et la vallée de Malgagne, dont les terres font partie des plus riches de la région.

La ligne LGV traverse ces deux vallées, défigurant le paysage existant, et altérant durablement la richesse locale que constitue la culture de truffe.

La LGV longe ainsi en profond déblai plusieurs parcelles dédiées à cette culture, ce qui va avoir pour conséquence d'altérer durablement les réserves d'eau souterraines indispensables à la culture de la truffe.

Enfin, il convient de relever que même les communes qui paraissent au premier abord profiter de la LGV seront en réalité sacrifier. Ainsi en est-il de la commune de Tours par exemple : en l'absence de gare nouvelle sur Tours, les TGV desservant cette ville devront continuer à le faire par la gare de Saint-Pierre-des-Corps, avec un retard d'environ 20 minutes sur les trajets directs. Dès lors, les opérateurs ne maintiendront pas de desserte aussi dense qu'aujourd'hui, ce dont la Chambre de commerce s'était inquiétée lors de l'enquête publique. L'exemple de la LGV Est lui donne raison puisqu'il est établi que la desserte des villes intermédiaires a été sacrifiée.

L'atteinte au patrimoine et au paysage des communes est donc manifeste.

## **2.5. Sur l'absence de cohérence entre les différentes infrastructures de transports**

Ce que déplorent également les requérants, c'est l'absence de cohérence globale du projet avec les autres infrastructures de transports, en particulier les projets autoroutiers (passage à deux fois trois voies de l'A10 notamment).

Cette absence de réflexion globale est également vraie en ce qui concerne le trafic des TER.

Ainsi, par exemple, aucun aménagement ferroviaire n'est prévu au sud de Tours, de sorte que les intentions affichées par RFF de densifier l'offre des TER et d'encourager la « complémentarité » LGV / TER est parfaitement vaine, notamment pour les axes TOURS / LOCHES, TOURS / PORT DE PILES et TOURS / CHINON.

On relève les mêmes carences s'agissant des impacts cumulés du projet avec les très nombreux aménagements connexes (voies de substitution, rétablissement des voies coupées, ouvrages routiers, etc.).

Seul un travail de concertation entre les différents maîtres d'ouvrage de ces différentes infrastructures, tant ferroviaires que routières et autoroutières, aurait permis de traiter de

manière efficiente l'ensemble de leurs impacts cumulés, notamment en terme d'intégration paysagère et de nuisances sonores, et ce, tant durant la phase chantier que durant l'exploitation de ces infrastructures.

Il aurait ainsi fallu que les pouvoirs publics envisagent une approche globale des différentes infrastructures de transports, routières et ferroviaires, sur ce tracé.

Force est de constater que tel n'a pas été le cas.

La DIREN de POITOU-CHARENTES a elle-même dénoncé cette absence de réflexion globale et de prise en compte des effets cumulés des différentes infrastructures de transport dans son avis du 10 juillet 2006.

Ainsi, s'agissant des nuisances sonores, la DIREN de POITOU-CHARENTES indiquait dans son avis précité que *« dans un souci de santé publique, au-delà de la norme purement réglementaire et dans un contexte de nuisances sonores élevées, il paraît indispensable de prendre en compte la contribution sonore des autres infrastructures de transport terrestre existantes ou projetées, afin de vérifier que l'on reste sous un seuil compatible avec le respect d'un cadre de vie auquel chaque riverain a le droit »*.

Cette recommandation de bon sens n'a pourtant pas été prise en compte en l'espèce.

On peut également donner l'exemple de la situation du raccordement de Châtelleraut : il n'apportera rien de plus au Futuroscope et à la commune puisque leur desserte continuera de se faire par la ligne actuelle depuis MAILLE, la portion de LGV se limitant à 22 kilomètres entre MONTS et MAILLE, alors que la ligne actuelle est plus rectiligne que le projet et permet donc déjà des vitesses élevées.

De plus, des trajets directs PARIS-CHATELLERAUT sont déjà possibles avec la voie LGV de raccordement SAINT-AVERTIN-MONTS réalisée en 1988 avec la LGV PARIS-SAINT-PIERRE-DES-CORPS ; cette voie longue de 11 kilomètres sera d'ailleurs rendue inutile alors qu'elle a coûté fort cher.

Ce dernier point souligne d'ailleurs également un peu plus les incohérences financières de ce projet, puisque il n'aurait pas été nécessaire de créer une nouvelle ligne TGV sur les communes de CHAMBRAY-LES-TOURS et VEIGNE avec tous les impacts que cela entraîne si la voie LGV de raccordement SAINT-AVERTIN-MONTS réalisée en 1988 était utilisée (Cf. *supra*).

Le décret attaqué est donc entaché d'une erreur manifeste d'appréciation de ce point de vue également.

## **2.6. Sur les nuisances sonores et les vibrations excessives**

Ainsi qu'il l'a été précédemment indiqué, les analyses sonores réalisées sont insuffisantes en raison de l'emploi de méthodes inappropriées au cas d'espèce.

Cette question est également une question de fond puisque les nuisances sonores et les vibrations que subiront les riverains de la ligne grande vitesse seront évidemment insupportables et les analyses réalisées de manière contestable ne mettent pas en lumière cette réalité.

Ainsi, dans son avis précité, la DDASS a souligné que c'est un véritable changement de l'environnement sonore qui va avoir lieu (+10 à 15 décibels), et que ces changements sont susceptibles d'entraîner des effets subjectifs dans les populations concernées : inquiétude, angoisse, voir des effets objectifs (palpitations cardiaques par exemple), qui ne sont pas évaluées dans le dossier.

A cela s'ajoutent les nuisances sonores indirectes, dues à la réalisation du projet, résultant notamment de l'absence de prise en compte des nuisances liées à l'augmentation du trafic fret et TER sur les voies existantes, lequel devrait considérablement augmenter.

Il est également important de relever que les vibrations résultant de l'exploitation de la LGV sont insuffisamment prises en compte, et constituent un impact excessif.

Ainsi en est-il par exemple dans la Vallée des Coteaux, qui comporte des habitations troglodytes dans une roche calcaire fragile, très clairement menacées par l'exploitation de la LGV.

Cet élément est donc également de nature à démontrer que le décret entrepris est illégal.

\*  
\*                      \*

Il résulte ainsi de l'ensemble de ce qui précède que les inconvénients du projet déclaré d'utilité publique par le décret du 10 juin 2009 contesté sont très largement supérieurs aux avantages escomptés.

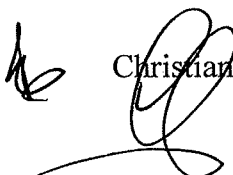
A l'heure de la mise en œuvre du « Grenelle de l'Environnement » et des choix stratégiques écologiquement responsables qui doivent être pris, notamment afin de préserver la biodiversité et réduire les pollutions, il n'est pas concevable qu'un tel projet, extrêmement destructeur du point de vue environnemental et social, mais également parfaitement illogique du point de vue économique, voit le jour.

Je vous demande donc de bien vouloir revenir sur votre décision en vue de l'abandon pur et simple de ce projet au profit d'une solution s'inscrivant pleinement dans le cadre du développement et de l'aménagement durables des territoires concernés.

Pour l'ensemble des motifs ci-dessus, j'ai donc l'honneur de vous demander de bien vouloir procéder au retrait du décret du 10 juin 2009 précité.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente demande,

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, en l'assurance de ma très haute considération.

 Christian HUGLO

*PJ : Décret du 10 juin 2009*

