

LGV EUROPE ATLANTIQUE

ENQUÊTES PRÉALABLES A LA DÉCLARATION D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le Conseil municipal réuni le 16 novembre 2007 a adopté, à l'unanimité, le rapport suivant sur la mise en compatibilité du PLU communal avec le projet LGV-SEA

Dans le cadre de l'enquête publique de mise en compatibilité du PLU communal avec le projet LGV Sud Europe Atlantique, le Conseil Municipal de Veigné, réuni le 16 novembre 2007, formule les observations suivantes :

Le 25 janvier 2002, le Conseil Municipal de Veigné prescrivait la mise en révision du PLU communal. Le 21 février 2002 le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement rendait publiques ses décisions quant à la définition d'un fuseau relatif à la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV-SEA) à l'issue d'une phase de concertation sur des études complémentaires présentées en 2001 : au Sud de Tours, sur la base d'études approfondies de niveau APS, il exprimait son choix de la variante dite "Ouest A 10" dont le tracé au nord de l'autoroute A 85 lui était parallèle et contigu dans le secteur des Gués de Veigné.

Sur cette base, la Municipalité affirmait dans **le PADD du PLU** approuvé le 3 juin 2005 sa volonté de mettre en œuvre sur le secteur des Gués (pp. 4 - 5) un pôle de vie à construire, s'articulant autour de quatre axes :

- ♦ *créer un nouveau centre urbain : une nouvelle centralité, prenant appui sur la RN 10, conduira à la fois à redéfinir l'entrée de la Commune de façon visuelle, par un regroupement des activités économiques (services, etc...) et des commerces, et à domestiquer la route nationale, en la concevant comme un véritable boulevard urbain.*

L'accueil d'un pôle d'activités (tertiaires, artisanales...) s'articulant autour de nouveaux équipements publics, de commerces et services forts et attractifs permettra l'animation du quartier. Ce nouveau cœur de ville contribuera à donner une nouvelle identité au site, en attirant les résidents de la Commune ainsi que des personnes de passage.

- ♦ *diversifier l'habitat*

- ♦ *préserver la qualité paysagère à l'image de Veigné Ville Verte*

- ♦ *maîtriser les déplacements :*

aménager un pôle multimodal : pour pallier l'utilisation excessive de l'automobile, les possibilités de report modal (utilisation de plusieurs modes de transport) seront développées. L'aménagement d'un pôle multimodal (train, bus, parking), au cœur des Gués, sera envisagé, avec l'éventualité de créer, à plus long terme, une desserte ferroviaire.

Les orientations d'aménagement du PLU déclinaient ces axes pour le projet des Gués (pp. 9 – 12), dont celui relatif à la centralité :

Localisation et présentation du site :

Ce secteur s'étend de part et d'autre de la RN 10. Il comprend des zones actuellement libres de construction (zone de la Forêt, zone dite du Village des Gués) mais également des zones actuellement bâties.

A l'Est de la RN 10, ce secteur s'étend de la rue de la Bodinière à la rue de Parçay. A l'Ouest de la RN 10, il regroupe deux zones desservies par la rue de la Tortinière.

Descriptif sommaire et principes d'aménagement retenus :

Les secteurs dits de la Forêt et des Gués sont deux ensembles fonciers non bâtis situés en façade de la RN 10. Leur aménagement permettra d'engager à court terme le renforcement de la centralité des Gués, en permettant l'implantation des premières activités, commerces et services.

Dans le cadre de l'aménagement du secteur de la Forêt, plusieurs espaces publics seront créés ou fortement remodelés. En premier lieu, la place des écoles sera reconsidérée dans sa géométrie et dans son fonctionnement de façon à concilier son usage principal actuel avec la nécessaire prise en compte de la sécurité des piétons et une mise en valeur du site.

Une nouvelle place ancrée sur la RN 10 sera également créée pour marquer l'entrée du quartier.

Il est proposé d'établir sur le secteur dit des Gués un parc d'activités pouvant accueillir un ensemble groupé de surfaces commerciales ou de locaux d'activités. Cet ensemble est organisé autour d'un mail central public qui pourra concentrer les stationnements visiteurs de l'opération.

Les aménagements prévus sur les secteurs de la Forêt et des Gués pour renforcer la centralité pourront se poursuivre d'une part vers le Sud, et d'autre part par la création d'un pôle multimodal.

Concernant le pôle multimodal, celui-ci est lié à la création d'une desserte ferroviaire du site. Il participera à la requalification de l'entrée de Veigné.

Ces orientations ont été traduites **par la définition d'une zone UAz au PLU** approuvé le 3 juin 2005 "la zone UAz recouvre les parties du territoire communal localisées de part et d'autre de la RN 10 et est destinée à un développement mixte dans le cadre d'opérations combinées de renouvellement et d'extension urbains qui seront mises en œuvre sous forme de ZAC ou de lotissements"

La Forêt :

Située le long de la RN 10, cette zone constitue une poche à l'intérieur d'un secteur pour partie construit.

Son urbanisation constituera l'amorce de la centralité des Gués de Veigné. La zone est destinée à accueillir des logements, des commerces et des activités de services ainsi que des équipements publics.

La zone multimodale :

Cette zone est destinée à accueillir une plate-forme d'échanges multimodale, regroupant les transports en commun, les véhicules particuliers et les modes de circulations douces. Un espace sera réservé pour accueillir une halte SNCF. Autour du nouvel espace public, des activités artisanales, commerces, services ou équipements publics sont également prévus.

Elles ont été maintenues après la modification n° 1 du PLU approuvée le 29 septembre 2006.

Dans cette logique, le Conseil Municipal retenait un aménageur, la SET, par délibération du 15 novembre 2002 et les dossiers de création et de réalisation de la ZAC reconnue d'intérêt communautaire, respectivement approuvés par le Conseil de la CCVI, les 2 novembre 2005 et 14 décembre 2005, ont été préparés en 2003 et 2004 avec la définition d'un périmètre qui n'interférait alors pas avec le tracé de la LGV.

Le 24 mars 2005, dans le cadre d'une ultime période de concertation, RFF et l'État revenaient sur le choix initial en présentant aux élus d'Indre-et-Loire la variante "Est A 10" contiguë et au Sud de l'A 85, susceptible d'impacter cette fois la centralité des Gués. Cette variante "Est A 10" entérinée par le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer le 16 avril 2007 est soumise à enquête préalable à la DUP du 25 octobre 2007 au 19 décembre 2007 ; simultanément se déroule l'enquête de mise en compatibilité du PLU.

Selon le dossier de mise en compatibilité de la présente enquête, l'emplacement à réserver pour la réalisation du projet LGV SEA n° 35, à insérer au tableau existant et figurant

en pièce n° 4 "zonage et réservation", est implanté sur sept zones du territoire communal dont deux concernent le projet urbain des Gués :

- 5-1-1-2 - la zone UAz 'Les Épinettes' "*pour une superficie de 4.700 m²*" (p. 34),
- 5-1-1-2- la zone UA "*pour 1,1 ha en bordure de la RN 10 au Village des Gués*" (p.34).

Le dossier de mise en compatibilité ne fait aucune référence directe au tracé proposé par RFF à l'issue de la phase finale de consultation, à savoir la variante dite "Nord Thorigny" (vues en plan échelles 1/5000° et profil en long 1/1000° ; indice B 26/10/2005 réf : APS 43111010 TPL), et actualisé sur les orthoplans du dossier d'APS soumis à l'enquête publique conjointe préalable à la DUP du projet. **Ce tracé est toutefois étroitement associé à l'objet de la présente enquête.** En effet, suite à une demande formulée par la Municipalité, d'étude d'une variante en tranchée couverte prolongeant le franchissement de l'A 85 par la LGV, RFF a présenté la solution de base en déblai à l'échelle 1/3000° qui permet de mieux apprécier l'emprise de la LGV sur celle de la centralité des Gués. Ce document est à compléter par l'incidence de la nouvelle rédaction de mise en compatibilité de l'article 6 du règlement du PLU pour les zones UAz et UA :

"par rapport à la limite des emprises ferroviaires des lignes à grande vitesse, les constructions nouvelles doivent être implantées à une distance minimale de 50 mètres pour les constructions à usage d'habitation et 25 mètres pour les autres constructions".

Dans ces conditions, les limites des 25 mètres et 50 mètres :

- ♦ amputent ou affectent respectivement la surface de la centralité de la ZAC d'environ 1.400 m² (25 m) et 3.900 m² (50 m),
- ♦ nécessitent la modification de l'accès à la centralité prévu à partir de la RD 910 qui utilisait à l'Ouest des terrains communaux eux-mêmes voués à un secteur d'activités (zone UA),
- ♦ éliminent la quasi-totalité de l'E.R. n° 32 destiné à la création future d'une halte ferroviaire sur la ligne TER Tours-Loches.

Il est à remarquer que la limite des 50 mètres correspond strictement à celle de l'ER n° 35 constituée pour la réalisation de la LGV et de ses aménagements annexes.

La définition donnée par RFF d'une emprise LGV implique que les aménagements paysagers et de protection soient inclus dans ladite emprise définitive de la voie ; un recul supplémentaire de l'ordre de 20 mètres serait sans doute nécessaire à la mise en œuvre des mesures spécifiques d'insertion paysagère dans ce secteur de la RD 910, préconisées par le Ministre (*cf sa décision du 16 avril 2007*), définies dans le dossier de consultation LGV-SEA – annexe 2, études paysagères pp. 33 - 34 et résumées dans le dossier projet (Étude d'impact – Présentation territoriale 1/13, p.114). La surface soustraite à la ZAC correspondrait alors à 6.500 m², et les projets à l'Ouest de la RD 910 seraient caducs.

Ces observations liées à la solution de base avec tracé en déblai et entrée en terre supérieure à 70 mètres démontrent **que les modifications proposées dans le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sont en opposition formelle avec le PADD et les orientations d'aménagement du PLU en vigueur à Veigné**, elles sont en contradiction flagrante avec des affirmations du même dossier telles que (p.35) :

*"5-2-2 Évolution de la liste des emplacements réservés induites par le projet
... par contre l'emplacement réservé n° 32 est conservé dans son intégralité car le projet qu'il permet est lié aux infrastructures ferroviaires et entre dans la philosophie du projet LGV"*

et surtout

"5-4 Analyse de la compatibilité du Projet d'Aménagement et de Développement Durable avec le projet de LGV :

Le PADD de la Commune de Veigné s'appuie sur trois orientations :

- ♦ *participer aux grands équilibres à l'échelle du Sud de l'agglomération de Tours,*
 - ♦ *concevoir un véritable projet de développement durable sur les deux pôles de la Commune,*
- ♦ *VEIGNE, Ville Verte.*

Dans ces orientations, la stratégie communale exprimée est de développer un second pôle urbain autour du secteur "Les Gués" en créant une nouvelle centralité en appui sur la RN 10 (liaisons entre ce second pôle de vie et le bourg, aménagement d'un pôle multimodal...).

Les emprises de LGV étant relativement éloignées du secteur "Les Gués", le projet de LGV ne remet donc pas en cause le PADD de la Commune.

5-5 Analyse de la compatibilité des Orientations d'Aménagement avec le projet de LGV

De même, le projet de LGV ne remet pas en cause les Orientations d'Aménagement puisque ces dernières ne font références qu'à des zones localisées à proximité du bourg et sur le site du projet urbain "Les Gués". Le projet de LGV n'impactant pas ces différents secteurs, il n'empêche aucunement la réalisation des Orientations d'Aménagement envisagées par la Commune".

Ainsi, le maintien de la solution de base avec déblai profond, incompatible selon nous avec le projet urbain de la centralité des Gués de part et d'autre de la RD 910, impliquerait une révision du PLU de Veigné et l'abandon du projet de réalisation de la ZAC des Gués tel qu'il est soumis à enquêtes conjointes préalables à la DUP.

Par contre, la réalisation d'une tranchée couverte des Giraudières à la voie ferrée Tours-Loches, sollicitée par la municipalité et la CCVI depuis le 24 mars 2005 permettrait de préserver l'intégrité du projet des Gués décrit au PADD et traduit dans les orientations d'aménagement du PLU en vigueur, sans contradiction avec les incidences du projet de LGV-SEA telles que définies dans le dossier de mise en compatibilité, objet de la présente enquête.

Le Conseil municipal réuni le 16 novembre 2007 a adopté, à la majorité (contre 7) la délibération commune avec la CCVI suivante, relative à l'incidence du projet LGV-SEA sur le projet urbain des Gués :

Le Conseil Communautaire de la CCVI et le Conseil Municipal de la Commune de Veigné

Vu les dispositions du CGCT et notamment ses articles L. 2121-29, L. 5211-6 et L. 5214-16,

Vu les statuts de la CCVI,

Vu les délibérations du Conseil municipal de la Commune de Veigné en date des 15 décembre 2002 et 26 mars 2003, lançant les études préalables au développement du village des Gués et fixant les modalités de la concertation, d'une part et approuvant la convention publique d'aménagement, d'autre part ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 29 mai 2005 créant la ZAD dite des Gués,

Vu les délibérations du Conseil communautaire approuvant les dossiers de création et de réalisation de la ZAC des Gués de Veigné en date des 2 novembre 2005 et du 14 décembre 2005,

Vu la délibération du Conseil communautaire en date du 17 mai 2006 relative à l'insertion de la LGV Sud Europe Atlantique, au droit de la ZAC des Gués de Veigné,

Vu l'avis du Conseil municipal de Veigné, exprimé par délibération en date du 23 juin 2006, sur le projet de LGV Sud Europe Atlantique,

Considérant que la Commune de Veigné puis la Communauté de Communes du Val de l'Indre ont engagé un important projet urbain qui se traduit à l'est de la RD 910 par la ZAC des Gués de Veigné et à l'ouest de cette voie par la réalisation d'un pôle de transport multimodal autour de la création d'une nouvelle gare sur la ligne SNCF Tours – Loches,

Considérant que ce projet urbain vise à renforcer un lieu de vie existant dans le secteur dit des Gués de Veigné dans un souci d'encadrer l'étalement urbain dans la proche périphérie de l'agglomération tourangelles et de créer une nouvelle centralité en prenant appui sur les équipements, services, et commerces présents sur le secteur,

Considérant que ce projet urbain a été conduit en prenant comme base, pour la réalisation de la LGV SEA la variante dite « Ouest A10 » qui avait été retenue par M. GAYSSOT, Ministre de l'équipement, des transports et du logement dans son courrier en date du 21 février 2002 adressé à M. MARTINAND, président de Réseau Ferré de France,

Considérant qu'ainsi le tracé de LGV SEA, qui passait au Nord de l'A85, se situait alors en dehors du périmètre de ce projet urbain et donc de la ZAC des Gués de Veigné,

Considérant que le tracé Est A 10 qui a été finalement retenu par RFF à l'issue de l'analyse multicritères présentée en avril 2006, se situe maintenant au Sud de l'A85 et traverse l'emprise du projet urbain,

Considérant que le passage de la LGV étant prévu en tranchée ouverte (déblai) et de façon contiguë à l'A 85, l'impact sur le paysage sera considérable et exposera le projet urbain des Gués de Veigné aux nuisances non seulement de la LGV mais également de l'A85,

Considérant que le passage de la LGV en tranchée ouverte (déblai) remet en cause la réalisation du pôle de transport multimodal pour lequel la Commune de Veigné a déjà acquis une partie de la surface nécessaire,

Considérant que l'impact du passage de la LGV en tranchée ouverte (déblai) sur la ZAC des Gués impose une nouvelle définition du projet urbain de nature à compromettre l'équilibre financier de la ZAC,

Considérant qu'ainsi le passage de la LGV en tranchée ouverte (déblai) remet fondamentalement en cause le PADD et les orientations d'aménagement du PLU de la Commune de Veigné,

Considérant qu'un passage de la LGV SEA en tranchée couverte serait compatible avec le PADD et les orientations d'aménagement du PLU de Veigné et permettrait de sauvegarder le projet urbain conduit par la CCVI et la Commune de Veigné,

Après en avoir délibéré, demandent à l'unanimité :

- Le passage de la LGV SEA en tranchée couverte de son intersection avec l'A 85 à son intersection avec la voie ferrée Tours-Loches (ex voie Tours-Montluçon) sur le territoire de la Commune de Veigné.

Le Conseil Municipal réuni le 14 décembre 2007 a adopté, à l'unanimité, le projet de création de la future ligne LGV Sud Europe Atlantique

Le projet de LGV Sud Europe Atlantique traverse le Nord de Veigné sur environ 5 km. Ce passage s'effectue pour moitié en déblai dont près de 2 km en déblai profond (en moyenne, 100 m d'entrée en terre et 12 m de profondeur) contigus à l'emprise de l'autoroute A 85, et pour moitié à niveau du terrain naturel notamment en parallèle de l'autoroute A 10 dans le secteur de l'échangeur A 10/A 85 avant le franchissement de l'Indre.

Avec la réalisation de la ligne, Veigné sera la plus affectée des 66 communes concernées quant au cumul des grandes infrastructures, A 10 (3,2 km à Veigné), A 85 (5,6 km à Veigné), échangeur A 10/A 85 (1 km²) et LGV-SEA (5 km).

I) Au plan général, parmi les 66 communes concernées entre Tours et Angoulême, Veigné est la plus affectée par le tracé lui-même

I-1°) L'impact sur l'environnement humain concerne les hameaux des Giraudières, de Juche Perdrix, de la Bodinière, des Maisons Neuves, de la Maubennerie, de Thorigny, de Bourg Cocu, Beaupré (monument historique inscrit) et le Moulin Fleuri.

→ **Population dans la bande EP DUP** (250 m de part et d'autre du tracé) – (source : Etude d'impact – pièce F p. 41)

COMMUNE	LOGEMENTS RECENSÉS (RFF mars 2007)	POPULATION ESTIMÉE
VEIGNÉ	86	232,2
POITIERS	67	127,3
CHASSENEUIL DU POITOU	52	109,2
MIGNÉ-AUXANCES	50	130
MARIGNY-BRIZAY	38	98,8
FONTAINE LE COMTE	32	89,6
SAUZE-VAUSSAIS	32	70,4
LA CELLE SAINT AVANT	28	72,8
ST-GERVAIS-LES-3-CLOCHERS	23	57,5
LUXÉ	22	52,8

→ **Bâti dans l'emprise technique** – (source : Etude d'impact – Présentation territoriale - Synthèse des informations "4.4.2 : les impacts sur les biens et le bâti")

COMMUNE	HABITATIONS	BATI COMMERCIAL + DIVERS
VEIGNÉ	14	14
MIGNÉ-AUXANCES	6	3
MARIGNY-BRIZAY	5	9
CHASSENEUIL-DU-POITOU	5	5
FONTAINE-LE-COMTE	5	4
LUXÉ	4	
CHAMBRAY-LES-TOURS	3	3
MAILLÉ	3	3
SORIGNY	2	10
PAYRE	2	10

I-2) L'impact sur l'environnement naturel est considérable puisque l'emplacement à réserver au PLU (85 hectares) touche :

- 2,8 hectares urbanisables (UA, UAz, UB, UD),
- 12,3 hectares de terres agricoles; 5 exploitations subiront un nouvel effet de coupure après celui de l'A 85 ;
- et 70 hectares de zone naturelle dont 28 de surfaces boisées.

➔ **Bilan des matériaux et mise en dépôt** (source : *Etude d'impact – Présentation territoriale – Synthèse des informations "4.1.2 : les impacts sur les sols et les mesures proposées"*)

COMMUNE	DÉBLAIS (m ³)	BILAN DES MOUVEMENTS (m ³)
VEIGNÉ	1.786.300	1.611.300 *
VOUNEUIL-SOUS-BIARD	1.602.400	1.266.200
JAUNAY-CLAN	1.560.000	1.504.575
ST GERVAIS-LES-3-CLOCHERS	1.322.470	754.275
SAUZE-VAUSSAIS	1.262.660	807.980
MARIGNY-BRIZAY	1.123.750	584.120
MARIGNY-CHEMEREAU	1.056.510	520.150
BIARD	992.260	879.090
MAILLÉ	890.300	- 44.640
POITIERS	882.450	864.250

** Soit un immeuble de 160 m de hauteur pour une emprise au sol d'un ha*

"Des sites d'accueil pour les matériaux excédentaires non réutilisables devront être recherchés [...] 9 sites potentiels pourraient être réalisés sur la commune de Veigné [...].

Les sites de dépôt nécessiteront des réaménagements spécifiques. Ils seront toujours recherchés à proximité du tracé et des déblais d'où ils sont extraits" (1/13 – 4.1.2.2. p. 62).

II) Deux secteurs du territoire communal sont particulièrement touchés : les Gués de Veigné et Thorigny-Beaupré.

II-1°) Impact sur les Gués de Veigné

II-1.1) Impacts environnementaux

Près de 90 % de l'habitat recensé dans la bande EP DUP (correspondant à plus de 200 personnes) est implanté aux Gués de Veigné entre le hameau des Giraudières et la voie ferrée Tours-Loches (800 m de distance) auxquels il convient d'ajouter les 250 enfants fréquentant le groupe scolaire (primaire et maternelle) localisé à 250 mètres du tracé.

L'emprise du projet sur le secteur, dans sa version figurant au dossier, est perceptible sur le document présenté en Mairie le 3 septembre 2007 par RFF en réponse aux demandes municipales exprimées dès avril 2005 ; le document complet comprenant deux variantes a été adressé par RFF à la commission d'enquête qui avait le pouvoir de l'adjoindre au dossier en raison de son importance, afin de contribuer à parfaire l'information du public.

- L'impact sur l'environnement humain est visualisé par la vue en plan (PJ 1, échelle 1/3000°) et la coupe transversale associée (PJ 2, échelle 1/250°) montrant que le déblai d'une profondeur supérieure à 12 mètres correspond à une entrée en terre de 80 à 90 mètres ; il est très lourd pour les habitants des Giraudières, pour ceux de la rue de la Bodinière et pour le secteur ouest de la RD 910 : 9 habitations, 8 bâtiments d'activité et un établissement de formation seront détruits.

Le cumul des deux infrastructures contiguës LGV et A 85 va générer une saignée de 120 à 150 mètres de large dont l'ampleur des nuisances visuelles sur le paysage ne saurait être compensée par les mesures d'insertion, aussi importantes soient-elles.

- Concernant l'impact acoustique, alors qu'un écran de 250 mètres est prévu en limite d'emprise aux Giraudières, la contribution sonore du seul projet est estimée à un niveau inférieur (42 à 45 dB) au seuil réglementaire de 60 dB pour la période diurne 6h – 22h avec l'indicateur de bruit moyenné exprimé LAeq, du fait du déblai profond.

Cet indicateur minore significativement le niveau de bruit qui sera perçu par les riverains, et notamment celui des déflagrations d'entrée et de sortie de la tranchée couverte (200 mètres) au franchissement inférieur de l'A 85. Seule la mesure du pic de bruit exprimée LAmax évaluerait objectivement la nuisance sonore ; ainsi que relevé dans *l'étude d'impact du dossier – pièce E p. 131*,

« une habitation située à 272 m - c'est le cas du groupe scolaire des Gués - qui serait exposée au seuil admissible de jour LAeq (6 h – 22 h) de 60 dB en façade peut percevoir des passages de TGV à des niveaux maximum variables compris entre 69 et 80 dB » (LAmax).

Par ailleurs, l'étude d'impact du projet de création, sur le même secteur, de la ZAC des Gués, dont l'enquête préalable à la DUP s'est achevée le 9 novembre 2007, comportait une description de l'état initial acoustique à partir de 8 points de mesure. Avec l'implantation récente de l'A 85 et future de la ZAC, l'évolution prévisionnelle en période diurne aux points 1, 3, 6 proches de la LGV est la suivante :

POINTS	LAeq (ZAC)		LAeq PROJET LGV
	Etat initial	Calcul avec ZAC et A 85	
1 - Juche-Perdrix	54	58	44
3- Les Gués	52	54	45
6- La Bodinière	53	59	43
Sources	<i>ZAC les Gués – Etude d'impact p. 160</i>		<i>LGV – présentation territoriale 1/13 p. 97</i>

Alors que la réglementation autorise l'évaluation de l'impact acoustique du seul projet LGV sans tenir compte de l'état initial, il apparaît très vraisemblable que sa contribution au futur niveau sonore cumulé (A 85, RD 910, ZAC, LGV) entraînera le dépassement du seuil de 60 dB à Juche-Perdrix et à la Bodinière.

Relevons enfin que l'avis exprimé par RFF lors de l'enquête publique sur le projet de ZAC des Gués fait référence à la non prise en compte de la LGV dans l'estimation des niveaux sonores après implantation de la ZAC. Il est utile d'informer RFF que l'aménagement de la centralité de la ZAC devrait être très antérieur au début des travaux de réalisation de la LGV.

- Concernant les impacts liés aux vibrations (cumul des zones B et C définies au niveau APS) Veigné est la commune la plus touchée parmi les 66 traversées par la LGV (18 logements, 3 bâtiments d'activité) avec Marigny-Brizay (21 logements). La plupart des habitations sont localisées aux Gués, entre les Giraudières et la voie ferrée Tours-Montluçon.

II-1.2) Impact sur le projet urbain des Gués de Veigné

Le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 3 juin 2005 par le Conseil Municipal affirmait dans son **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** la volonté de mettre en œuvre sur le secteur des Gués (pp. 4 – 5) un pôle de vie à construire, s'articulant autour de quatre axes :

♦ *créer un nouveau centre urbain : une nouvelle centralité, prenant appui sur la RN 10, conduira à la fois à redéfinir l'entrée de la Commune de façon visuelle, par un regroupement des activités économiques (services, etc...) et des commerces, et à domestiquer la route nationale, en la concevant comme un véritable boulevard urbain.*

L'accueil d'un pôle d'activités (tertiaires, artisanales...) s'articulant autour de nouveaux équipements publics, de commerces et services forts et attractifs permettra l'animation du quartier. Ce nouveau cœur de ville contribuera à donner une nouvelle identité au site, en attirant les résidents de la Commune ainsi que des personnes de passage.

- ♦ *diversifier l'habitat*
- ♦ *préserver la qualité paysagère à l'image de Veigné Ville Verte*
- ♦ *maîtriser les déplacements :*

aménager un pôle multimodal : pour pallier l'utilisation excessive de l'automobile, les possibilités de report modal (utilisation de plusieurs modes de transport) seront développées. L'aménagement d'un pôle multimodal (train, bus, parking), au cœur des Gués, sera envisagé, avec l'éventualité de créer, à plus long terme, une desserte ferroviaire.

Les Orientations d'aménagement du PLU déclinaient ces axes pour le projet des Gués (pp. 9 – 12), dont celui relatif à la centralité :

Localisation et présentation du site :

Ce secteur s'étend de part et d'autre de la RN 10. Il comprend des zones actuellement libres de construction (zone de la Forêt, zone dite du Village des Gués) mais également des zones actuellement bâties.

A l'Est de la RN 10, ce secteur s'étend de la rue de la Bodinière à la rue de Parçay. A l'Ouest de la RN 10, il regroupe deux zones desservies par la rue de la Tortinière.

Descriptif sommaire et principes d'aménagement retenus :

Les secteurs dits de la Forêt et des Gués sont deux ensembles fonciers non bâtis situés en façade de la RN 10. Leur aménagement permettra d'engager à court terme le renforcement de la centralité des Gués, en permettant l'implantation des premières activités, commerces et services.

Dans le cadre de l'aménagement du secteur de la Forêt, plusieurs espaces publics seront créés ou fortement remodelés. En premier lieu, la place des écoles sera reconsidérée dans sa géométrie et dans son fonctionnement de façon à concilier son usage principal actuel avec la nécessaire prise en compte de la sécurité des piétons et une mise en valeur du site.

Une nouvelle place ancrée sur la RN 10 sera également créée pour marquer l'entrée du quartier.

Il est proposé d'établir sur le secteur dit des Gués un parc d'activités pouvant accueillir un ensemble groupé de surfaces commerciales ou de locaux d'activités. Cet ensemble est organisé autour d'un mail central public qui pourra concentrer les stationnements visiteurs de l'opération.

Les aménagements prévus sur les secteurs de la Forêt et des Gués pour renforcer la centralité pourront se poursuivre d'une part vers le Sud, et d'autre part par la création d'un pôle multimodal.

Concernant le pôle multimodal, celui-ci est lié à la création d'une desserte ferroviaire du site. Il participera à la requalification de l'entrée de Veigné.

Les orientations ont été traduites **par la définition d'une zone UAz au PLU** approuvé le 3 juin 2005 "la zone UAz recouvre les parties du territoire communal localisées de part et d'autre de la RN 10 et est destinée à un développement mixte dans le cadre d'opérations combinées de renouvellement et d'extension urbains qui seront mises en œuvre sous forme de ZAC ou de lotissements"

La Forêt :

Située le long de la RN 10, cette zone constitue une poche à l'intérieur d'un secteur pour partie construit.

Son urbanisation constituera l'amorce de la centralité des Gués de Veigné. La zone est destinée à accueillir des logements, des commerces et des activités de services ainsi que des équipements publics.

La zone multimodale :

Cette zone est destinée à accueillir une plate-forme d'échanges multimodale, regroupant les transports en commun, les véhicules particuliers et les modes de circulations douces. Un espace sera réservé pour accueillir une halte SNCF. Autour du nouvel espace public, des activités artisanales, commerces, services ou équipements publics sont également prévus.

Ces orientations ont été maintenues après la modification n° 1 du PLU approuvée le 29 septembre 2006.

Dans cette logique, le Conseil Municipal retenait un aménageur, la SET, par délibération du 15 novembre 2002 et les dossiers de création et de réalisation de la ZAC reconnue d'intérêt communautaire ont été respectivement approuvés par le Conseil de la CCVI, les 2 novembre 2005 et 14 décembre 2005. Ces dossiers ont été préparés en 2003 et 2004 avec la définition d'un périmètre de ZAC qui n'interférait pas alors avec l'emprise de la LGV résultant de la décision du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement en date du 21 février 2002 : au Sud de Tours, sur la base d'études approfondies de niveau APS, il exprimait son choix de la variante dite "Ouest A 10" dont le tracé au nord de l'autoroute A 85 lui était parallèle et contigu dans le secteur des Gués de Veigné.

Le 24 mars 2005, dans le cadre d'une ultime période de concertation, RFF et l'État revenaient sur ce choix initial en présentant aux élus d'Indre-et-Loire la variante "Est A 10" contiguë et au Sud de l'A 85, impactant fortement cette fois la centralité des Gués selon le projet soumis à enquête préalable à la DUP : la solution de base en déblai profond dans ce secteur (PJ 1 - 2) va nécessiter une emprise technique de plus de 100 m de large, avec une incidence aggravée par l'application de la nouvelle rédaction de mise en compatibilité de l'article 6 du règlement du PLU pour les zones UAz et UA :

"par rapport à la limite des emprises ferroviaires des lignes à grande vitesse, les constructions nouvelles doivent être implantées à une distance minimale de 50 mètres pour les constructions à usage d'habitation et 25 mètres pour les autres constructions".

Dans ces conditions, les limites des 25 mètres et 50 mètres :

- amputent ou affectent respectivement la surface de la centralité de la ZAC d'environ 1.400 m² (25 m) et 3.900 m² (50 m),
- nécessitent la modification de l'accès à la centralité prévu à partir de la RD 910 qui utilisait à l'Ouest des terrains communaux eux-mêmes voués à un secteur d'activités (zone UA),
- éliminent la quasi-totalité de l'E.R. n° 32 destiné à la création future d'une halte ferroviaire sur la ligne TER Tours-Loches.

Il est à remarquer que la limite des 50 mètres correspond sensiblement à celle de l'ER n° 35 constituée pour la réalisation de la LGV et de ses aménagements annexes.

La définition donnée par RFF d'une emprise LGV dans un document d'information implique que les aménagements paysagers et de protection soient inclus dans ladite emprise définitive de la voie ; un recul supplémentaire de l'ordre de 15 à 20 mètres serait sans doute

nécessaire à la mise en œuvre des mesures spécifiques d'insertion paysagère dans ce secteur de la RD 910, préconisées par le Ministre (cf sa décision du 16 avril 2007), définies dans le dossier de consultation LGV-SEA – annexe 2, études paysagères pp. 33 - 34 et résumées dans le dossier projet (Étude d'impact – Présentation territoriale 1/13, p. 114). La surface soustraite à la ZAC correspondrait alors à 6.500 m², et les projets à l'Ouest de la RD 910 seraient caducs.

Le dossier d'étude d'impact du projet LGV – Présentation territoriale 1/13 minore manifestement l'ampleur dudit impact sur le projet urbain de centralité nouvelle aux Gués, se contentant en tout et pour tout de relever :

"4.4.3.1 : la ZAC des Gués en cours d'extension est traversée par le projet [...]. La LGV à venir nécessitera une réorganisation spatiale en termes d'urbanisme" (p. 83).

"4.4.4.1 : concernant la ZAC des Gués, comme le demande l'approbation ministérielle, un travail sera mené en concertation avec la commune lors des études de détail sur les ouvrages d'art afin de matérialiser l'entrée dans cette zone d'activités économiques" (p. 84).

En fait, l'ensemble de nos observations démontre que la solution de base avec tracé en déblai et entrée en terre supérieure à 90 mètres dans le secteur des Gués est incompatible avec l'économie générale du PLU dont elle remet en cause le PADD et les Orientations d'aménagement, contrairement aux affirmations erronées du dossier de mise en compatibilité, objet de l'enquête conjointe:

"5.2.2 :...l'emplacement réservé n° 32 est conservé dans son intégralité car le projet qu'il permet est lié aux infrastructures ferroviaires et entre dans la philosophie du projet LGV" (p. 35).

"5.4 et 5.5 : compatibilité du PADD et des Orientations d'aménagement avec le projet LGV : les emprises de LGV étant relativement éloignées du secteur "Les Gués", le projet de LGV ne remet donc pas en cause le PADD de la Commune.

N'impactant pas le site du projet urbain "Les Gués", il n'empêche aucunement la réalisation des Orientations d'Aménagement envisagées par la Commune" (p. 38).

En conclusion, le Conseil Municipal :

→ émet un avis défavorable au maintien de la solution de base du projet de LGV-SEA quant à son passage dans le secteur des Gués en déblai profond et contigu à celui de l'A 85, eu égard :

- aux nuisances lourdes qu'il générerait dans ledit secteur traversé –le plus urbanisé entre Tours et Angoulême- en terme d'impacts sur l'environnement humain et le cadre de vie,

- à son incompatibilité avec le projet urbain d'une nouvelle centralité de part et d'autre de la RD 910 tel que défini dans le PADD, les Orientations d'Aménagement et le zonage du PLU communal,

→ demande le passage de la LGV-SEA en tranchée couverte des Giraudières (depuis le franchissement du VC 11 et de l'A 85) au franchissement de la voie ferrée Tours-Loches (PJ 3) afin :

- de diminuer significativement les très fortes contraintes susceptibles d'affecter lourdement la population riveraine, par une insertion optimisée de cette infrastructure supplémentaire,

- de préserver le projet urbain communal dans la perspective du développement durable des Gués.

II-2°) Impact sur le secteur de Thorigny - Beaupré

II-2.1) Impacts environnementaux

Le territoire communal compris entre le franchissement par la LGV de la RD 287 et celui de l'Indre sera particulièrement affecté par le tracé dans la solution de base figurant au dossier :

- concernant l'environnement humain, une douzaine d'habitations sont situées dans la bande EP DUP, et 5 d'entre elles -dont 3 à Bourg Cocu- dans l'emprise technique, seront détruites.

- le domaine patrimonial de Thorigny (maison du XVI^e siècle avec gîte d'accueil, château néoclassique de 1846 et sa chapelle), épargné par la variante retenue dite "Nord-Thorigny, se retrouve situé entre 40 et 80 mètres de la ligne passant à niveau du terrain naturel.

- le manoir de Beaupré, monument historique inscrit du XVII^e siècle est à 100 mètres de la ligne en remblai pour le franchissement de l'Indre (+ 7 mètres) par un viaduc de 450 mètres de long, et l'hôtel-restaurant du Moulin Fleuri (2 et 3 étoiles) est à 200 mètres de l'emprise.

- l'impact concernant les vibrations, évalué avec l'imprécision reconnue par le maître d'ouvrage (p. 102), affecte l'intégralité des constructions du secteur, avec une limite de zone B (risque de gêne important) touchant Beaupré, et une zone C (risque de gêne faible) qui s'étend sur toute la largeur de la bande EP DUP (250 mètres de part et d'autre du tracé) comprenant le Moulin Fleuri.

- les nuisances sonores sur l'ensemble du secteur seront considérables du fait du passage du TGV en remblai ainsi que l'indiquent les résultats de la modélisation dans l'étude acoustique : de 62 à 67 dB (indicateur LAeq) en l'absence de protection, de 54 à 57 dB après mise en œuvre des mesures proposées (*Etude d'Impact – Présentation territoriale 1/13*, pp. 98, 99).

Ces résultats sont contestables : la contribution des vents portants d'Ouest n'a pas été prise en compte dans les paramètres de calculs (*pièce E – Etude d'Impact – pp. 132,133*). Le niveau sonore réel lors du passage d'une rame TGV atteindra vraisemblablement le niveau insupportable de 75 dB (indicateur LAmax), d'une manière récurrente.

Pourquoi attendre le contrôle d'efficacité des protections 3 à 5 ans après la mise en service de la ligne (cf. *Présentation territoriale 1/13*, p. 92), et ne pas anticiper par la mise en place initiale de dispositifs bien adaptés, au-delà des mesures prévues au droit de Thorigny et de Beaupré ("*mixte merlon + écran*" p. 91) ?

II-2.2) La prise en compte infondée de l'éventuel contournement autoroutier de Tours

Cet aspect apparaît de façon presque incidente à propos des rétablissements de voies. La *Présentation territoriale 1/13*, (p. 84), souligne que "*l'impact est sensible pour les voiries permettant d'accéder à Thorigny, au manoir de Beaupré et à l'hôtel-restaurant le Moulin-Fleuri*". La mesure proposée est laconique : "*la voirie locale menant au hameau de Bourg-Cocu, au manoir de Beaupré et au Moulin Fleuri sera rétablie via la RD 287*" (p. 85), avec le rappel immédiat de l'approbation ministérielle du 16 avril 2007 :

"Dans le secteur de Veigné (...), le tracé à l'Est et en jumelage avec l'A 85 et l'A 10 dit Nord-Thorigny est retenu. Je vous demande de vous assurer de la compatibilité de ce tracé (...) avec un échangeur A 10/A 85 intégrant le contournement autoroutier Est de Tours à court terme".

"En lien avec le concessionnaire et les partenaires locaux, une étude sera conduite pour traiter cette question lors des études de détails", (p. 85).

Ces deux points – rétablissement via la RD 287 et contournement autoroutier Est de Tours – d'ailleurs corrélés, ne sont pas acceptables par le Conseil Municipal :

Le contournement autoroutier de Tours s'inscrit dans la réflexion sur un projet de nouvelle liaison autoroutière (A 110) entre Ablis (ou Chartres) et Sorigny, avec pour l'Indre-et-Loire une variante "courte" (Sainte-Maure) ou plus longue (Loches).

Le seul contournement de Tours par l'élargissement à 2 fois 3 voies de l'A 10 (voire 4) pour les sections non doublées est également envisagé, avec une option A 10 bis empruntant au plus court à partir de Veigné, un tronçon de l'A 85 en voie d'achèvement. Cette option fait manifestement partie du "cahier des charges" de RFF pour la définition du tracé définitif de la LGV-SEA dans le secteur du franchissement de l'Indre ; elle a été régulièrement annoncée comme un impératif dans toutes les rencontres commune de Veigné/RFF/Préfet d'Indre-et-Loire depuis la présentation du tracé "Est A 10" le 24 mars 2005 jusqu'à son rappel dans la décision du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 16 avril 2007.

Selon la DDE d'Indre-et-Loire, le court terme pour le contournement de Tours n'est pas envisageable avant l'horizon 2030. Par ailleurs, l'emplacement réservé n° 1 figurant au PLU de Veigné est uniquement dévolu à la réalisation de la section autoroutière TOURS-VIERZON (117 km) conformément à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de l'A 85 avec échangeur A 10/A 85, prise par décret le 12 juillet 1995. Ces travaux sont intégralement réalisés et les ultimes sections Druyes – Veigné – Esvres – Saint-Romain sont ouvertes à la circulation depuis le 18 décembre 2007. L'emplacement réservé n° 1 n'a donc pas de vocation légale, contrairement à ce qu'ont laissé entendre les représentants de l'État relayés par RFF, à supporter une section de l'A 10 bis qui doit s'inscrire en toute hypothèse dans une nouvelle procédure de débat public visant à en faire reconnaître l'utilité publique.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Veigné soumis à enquête préalable conjointe à la DUP des travaux de la LGV-SEA corrobore ce propos :

"5-2-2 : évolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet.

Compte tenu de sa localisation, l'emplacement réservé n° 1 demande à être supprimé pour les besoins du projet. En effet, cet emplacement réservé est en partie compris dans les emplacements de la LGV. Par ailleurs, cet emplacement réservé n'a plus lieu d'être puisque l'opération qu'il permettait est en cours de réalisation et que les terrains ont par conséquent été acquis" (p. 35).

Il en résulte que le choix du tracé définitif, son profil en long et le rétablissement des accès dans le secteur de Thorigny - Beaupré ne sauraient être soumis à la prétendue contrainte du contournement autoroutier de Tours.

Dans ces conditions, le Conseil Municipal :

→ refuse le principe de rétablissement figurant au dossier, à partir de la RD 287

:

~ ce rétablissement correspondrait à une voie nouvelle implantée au départ entre le domaine de Thorigny et la ligne LGV et desservant tout le secteur, dont l'hôtel-restaurant du Moulin Fleuri ; il créerait une nuisance sonore et visuelle supplémentaire lourde pour les habitants du domaine.

~ sa largeur est sous-estimée par rapport aux obligations réglementaires concernant les accès aux zones d'habitation. Elle correspondrait en fait à une emprise réelle de l'ordre de 6 à 7 mètres, incompatible avec les aménagements proposés pour les abords du domaine (pp. 121, 122).

→ **demande le rétablissement du VC 13** (conformément à la décision ministérielle : "*vous veillerez à assurer le rétablissement systématique des routes départementales et des voies communales, sauf accord local*") **en passage supérieur de la LGV** selon la variante 2 présentée par RFF en mairie de Veigné le 22 octobre 2007 à partir de la RD 87, pour l'accès :

~ de Beaupré et du Moulin Fleuri à l'identique de l'existant,

~ du domaine de Thorigny par une voie privative

→ **demande avec le rétablissement du VC 13, un abaissement supplémentaire du profil en long de la ligne au droit du domaine de Thorigny** tel qu'il figurait sur le tracé initial (- 2 à - 3 mètres par rapport au terrain naturel) :

~ la suppression de l'accès selon le projet APS autorisera une surlargeur de l'entrée en terre au Sud de la ligne,

~ l'excédent de terre à mettre en dépôt (+ 50.000 m³ au total ?) restera faible devant la diminution très importante du volume de déblai résultant de la réalisation d'une tranchée couverte portée à plus de 800 mètres de longueur aux Gués.

En conclusion, le Conseil Municipal :

→ **émet un avis défavorable au projet de LGV-SEA dans le secteur de Thorigny – Beaupré quant aux nuisances lourdes qu'il générerait en terme de desserte routière, d'impacts sur l'environnement humain, le cadre de vie, le patrimoine et les activités économiques,**

→ **demande :**

- **la suppression de l'emplacement réservé n° 1 figurant au PLU lors de sa mise en compatibilité avec le projet LGV,**

- **une protection spécifique à la structure même du viaduc sur l'Indre afin de limiter au maximum les nuisances sonores affectant notamment Beaupré et le Moulin Fleuri, ainsi que Vaugourdon,**

- **le rétablissement du VC 13 en passage supérieur de la LGV avec abaissement accru de son profil en long, pour la desserte de Thorigny ainsi que de Beaupré et du Moulin Fleuri.**

III) Remarques d'ordre général

Concernant le risque vibratoire, le dossier (*Etude d'impact – Présentation territoriale 1/13 p. 102*), relève l'insuffisance de l'évaluation actuelle du risque : "*une étude plus complète devra être réalisée au stade d'Avant Projet Détaillé afin de prendre en compte l'ensemble des caractéristiques techniques du projet (résultats géotechniques complémentaires) et d'identifier au cas par cas les zones bâties impactées.*"

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 sont à rechercher au niveau de la conception de la ligne". Les mesures à mettre en œuvre ne peuvent donc être précisées avant la concession de la réalisation : "le dimensionnement de ce type de dispositif impose de disposer de données plus précises sur les caractéristiques des vibrations à réduire et sur les dispositions constructives de la ligne".

Eu égard à l'imprécision de l'étude du risque vibratoire au stade APS, le Conseil Municipal demande :

- **que le cahier des charges impose au concessionnaire une structure à la source adaptée à un traitement de précaution pour des nuisances de niveau B, du type tapis anti-vibratoire sous ballast sur l'ensemble du tracé vindinien ;**
- **qu'en prévision de possibles fissures, l'expertise des bâtiments à usage d'habitation ou de commerce déjà en place soit réalisée dans la bande EP DUP avant le début de toute opération.**

Concernant les mesures de protection acoustique, l'excédent considérable du volume de matériaux généré à Veigné par l'ampleur des déblais autorise le recours à l'implantation de buttes de terre très au-delà des obligations réglementaires.

Le Conseil Municipal demande :

- **la réalisation de murs anti-bruit et/ou de merlons paysagers supplémentaires (y compris en bordure Sud de l'A 85 sur des terrains qui seront mis à disposition par la Commune) visant à protéger les hameaux de la Choletterie, la Messandière, les Maisons Neuves et la Maubennerie ;**
- **que tout accroissement du trafic nocturne par rapport aux hypothèses retenues dans le dossier APS fasse l'objet d'une nouvelle étude d'impact soumise à enquête préalable.**

Concernant les délaissés, entre la LGV, l'A 85 et l'A 10, leur surface dans l'emplacement réservé n° 35 destiné à ladite LGV peut être estimée à une quarantaine d'hectares.

Le Conseil Municipal demande que l'obligation du traitement paysager des délaissés entre l'A 10, l'A 85 et la LGV, à inclure dans l'emprise nécessaire au projet avant l'enquête parcellaire, soit intégrée au cahier des charges du concessionnaire.

Concernant les propriétés bâties (logements et bâtiments d'activités) le dossier recense à Veigné le plus lourd impact de toutes les communes touchées par le tracé : 14 habitations et 14 bâtis commerciaux ou divers, situés dans l'emprise technique, feront l'objet d'une procédure d'acquisition amiable ou d'expropriation.

Le Conseil Municipal :

- **souscrit aux exigences formulées par l'Association des Communes d'Indre-et-Loire quant aux indemnités pour pertes subies dans la bande EP DUP (activités économiques, dévalorisation des biens immobiliers, préjudices financiers affectant les communes),**
- **demande que la proposition d'achat des biens mobiliers et immobiliers soit étendue à une distance minimale de 50 mètres de part et d'autre de l'emprise de la LGV.**