

*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer*

Paris, le 16 AVR. 2007

référence : D07004181  
vos réf :

Monsieur le Président,

Vous m'avez transmis le 23 janvier dernier le dossier d'études d'avant-projet sommaire pour la section Tours – Angoulême, accompagné de vos propositions sur les suites à donner.

Ces études ont donné lieu à une consultation formelle des services déconcentrés de l'Etat, des collectivités territoriales, des associations et des acteurs socio-économiques concernés par le projet, qui s'est déroulée du 24 avril 2006 au 23 juin 2006. Cette consultation, conduite de manière approfondie par les Préfets d'Aquitaine, de Poitou-Charentes et du département d'Indre-et-Loire, a été riche d'enseignements et a permis de préciser les secteurs qui nécessitent un traitement particulier.

Le Préfet d'Aquitaine, préfet coordonnateur, m'a transmis le bilan qu'il tirait de ces consultations le 19 décembre 2006 ; il en ressort que le principe de cette ligne nouvelle à grande vitesse n'est pas remis en cause mais que certaines adaptations sur le tracé doivent être opérées.

La SNCF, dans un courrier du 19 février 2007, a fait part de sa satisfaction quant à la manière dont elle a été associée à l'élaboration et à la mise au point du dossier. Elle a transmis un certain nombre de remarques sur ce dossier.

Le projet prévoit les dessertes des gares de Saint Pierre-des-Corps, Châtelleraut, Poitiers et Angoulême, du Futuroscope, ainsi que la desserte des villes de St Maixent, Niort, Surgères et La Rochelle au moyen de sept raccordements aux voies existantes :

- raccordement de Saint Avertin au sud de Tours sur le contournement mixte de Tours existant. qui restera exploitable dans sa totalité ;
- raccordement de Monts, au sud de Tours, permettant de desservir la gare de Saint Pierre-des-Corps ;
- raccordement de Maillé La Celle-Saint-Avant. au nord de Châtelleraut, permettant de desservir Châtelleraut et le Futuroscope de Poitiers ;
- raccordement de Migné-Auxances, au nord de Poitiers, permettant de desservir Poitiers puis les lignes existantes vers Bordeaux et La Rochelle ;

Monsieur Hubert du MESNIL  
Président de Réseau Ferré de France  
92 avenue de France  
75648 PARIS CEDEX 13

*Hôtel de Roquelaure  
246 boulevard Saint-Germain 75007 Paris*

- raccordement de Coulombiers Nord Ouest, au sud de Poitiers, permettant de desservir la ligne vers Niort et La Rochelle ;
- raccordement de Coulombiers Sud Est, au sud de Poitiers permettant les dessertes de Poitiers puis de la ligne existante vers le Futuroscope et Châtelleraut ;
- raccordement de Villognon permettant de desservir Angoulême.

Je note que les concertations et consultations que vous avez conduites ont permis de faire évoluer le projet de façon positive.

J'approuve cet avant projet, dans les conditions suivantes :

- Dans le secteur de Veigné, au vu des concertations menées et des variantes étudiées, le tracé à l'est et en jumelage avec l'A85 et l'A10, dit « Nord Thorigny », est retenu. Je vous demande de vous assurer de la compatibilité de ce tracé d'une part avec la mise à deux fois trois voies des infrastructures autoroutières au niveau de leur franchissement, et d'autre part avec un échangeur A10/A85 intégrant le contournement autoroutier Est de Tours à terme. Dans le même temps, il convient de poursuivre les études d'intégration de la LGV dans ce secteur sensible et contraint en concertation avec la commune par des efforts particuliers de traitement notamment du secteur du bourg de Veigné ainsi qu'au niveau des ouvrages d'art et des zones en déblai et des tronçons au droit des zones d'habitation. Vous veillerez à assurer l'accès à l'hôtel du Moulin Fleuri pendant la phase de travaux.
- Sur l'ensemble des sections du projet qui sont jumelées avec l'autoroute A10, le tracé de la LGV devra, dans le même esprit, préserver la faisabilité de l'élargissement de l'autoroute A10 et des aménagements nécessaires au fonctionnement de celle-ci.
- Dans le secteur de Sepmes, la traversée de la vallée de la Manse sera réalisée en totalité par un viaduc.
- Dans le secteur de Maillé, à la suite des études complémentaires que vous avez réalisées et des concertations particulières menées par le préfet de l'Indre et Loire, il est apparu que le raccordement de Maillé-La Celle Saint Avant constituait le meilleur compromis. La consultation a ainsi permis de préciser des améliorations de tracé qu'il convient d'approfondir. Le jumelage de la LGV à l'autoroute A10 a pu être amélioré et les hauteurs de remblais et déblais réduites. Aussi, je vous demande de poursuivre les études, en lien avec la commune, dans la perspective d'une intégration paysagère de grande qualité de la LGV, afin de masquer visuellement le projet. Vous rechercherez, d'une part, une diminution de l'impact du déblai dans la partie boisée grâce à une tranchée couverte paysagée d'une centaine de mètres de longueur à son extrémité sud, au droit de Villière et La Roche, et, d'autre part, la réduction maximale de l'impact du remblai sur les terres agricoles. Pour tenir compte du caractère historique du village de Maillé, vous examinerez avec la commune les modalités d'un partenariat autour de la Maison du souvenir, au titre des mesures d'accompagnement du projet. Par ailleurs, pour réduire les impacts, il convient de positionner la base travaux et de maintenance à Maillé et Nouâtre, parallèlement à la LGV, entre la RD 109 et le pont sur la Vienne, en substitution à la solution proposée dans l'APS. Vous approfondirez les études d'insertion en étroite concertation avec les collectivités.

- Dans le secteur de Marigny-Brizay, je vous demande de retenir le tracé qui intègre un abaissement significatif des remblais encadrant le coteau de l'Ane Vert. Pour cela, il pourra être dérogé de façon ponctuelle au référentiel technique applicable à la LGV Atlantique existante en matière de profil en long, sans que la pente maximale admissible puisse excéder 35°/00. Dans cette hypothèse, je vous demande de prévoir, en liaison avec la SNCF, des dispositions de construction aptes à permettre de répondre aux situations d'exploitation couramment rencontrées. Vous poursuivrez vos efforts, en lien avec la commune, afin de réduire l'impact visuel, notamment du déblai du coteau de l'Ane Vert. Pour cela vous réaliserez une tranchée couverte paysagée d'au moins cent mètres de longueur au droit de la RD 21, afin de reconstituer visuellement le coteau.
- Dans les secteurs de Jaunay-Clan et Chasseneuil-du-Poitou, RFF se coordonnera avec les collectivités concernées pour favoriser l'insertion du projet. Cette réflexion sera conduite en cohérence avec les perspectives de développement des deux zones d'activité en projet, du Futuroscope, ainsi qu'avec le contournement routier à l'ouest de Jaunay-Clan. Le projet comportera la réalisation d'un troisième franchissement au droit du futuroscope afin d'accueillir une voie nouvelle dont la création est envisagée par les collectivités.
- A Migné-Auxances, je retiens le tracé en déblai au niveau du franchissement de la rue des Cosses permettant de limiter les nuisances, ainsi que la réalisation de modelages paysagers apportant une amélioration au plan phonique. Ces aménagements nécessiteront de prévoir un périmètre élargi pour les acquisitions foncières. Sur le viaduc de l'Auxance, les aménagements acoustiques nécessaires à la protection des habitations seront réalisés.
- Dans le secteur de Vouneuil sous Biard, j'approuve le tracé proposé au dossier APS qui intègre la possibilité de mise à deux fois trois voies de l'A10. RFF affinera le traitement paysager des sorties de déblais et les franchissements de la vallée de la Boivre et de la Droiterie. Les rétablissements du chemin des Quatre Vents et de la RD3D seront prévus. Les ouvrages auront une largeur adaptée à leur usage prévu. Je vous invite également à examiner favorablement l'hypothèse de l'acquisition du centre hippique de la Gouraudière sans rétablissement de voirie.
- A Biard, vous étudierez les effets possibles du projet sur les personnes résidant dans l'établissement de Larnay et prévoirez les mesures d'accompagnement nécessaires.
- Dans le secteur de Fontaine-le-Comte, j'approuve le tracé qui passe en dessous de l'autoroute A10, ainsi que votre proposition de réserver des emprises pour l'implantation potentielle d'une base de maintenance sur le site du hameau des Barberies. Je vous invite à poursuivre les efforts que vous avez entrepris dans le secteur du hameau du Cossy. Par ailleurs, la réalisation de modelés paysagers au droit du bourg de Fontaine-le-Comte apparaît opportune.
- Dans le secteur du Horst de Montalembert, le tracé retenu, devra, en lien étroit avec les collectivités locales, faire l'objet d'une étude approfondie en vue de l'intégration paysagère de la LGV au droit du coteau.

D'une manière générale, vous veillerez à assurer le rétablissement systématique des routes départementales et des voies communales, sauf accord local.

Je vous informe par ailleurs qu'afin d'apporter les garanties nécessaires quant aux dessertes futures des gares de Châtellerault, Futuroscope, Poitiers et Angoulême, j'ai confié à M. Michel Barbier, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, une mission d'élaboration du schéma de dessertes en liaison avec les collectivités territoriales afin de présenter ces éléments au moment de l'enquête publique et d'élaborer par la suite une convention de dessertes.

La concertation a montré une très forte sensibilité des riverains et des élus vis-à-vis du traitement des impacts phoniques. Les excédents de déblai du projet pourront être utilement utilisés pour réaliser des merlons paysagers contribuant à la réduction des impacts sonores. J'attire donc votre attention sur la qualité et l'efficacité des protections anti-bruit qui devront être mises en œuvre dans le respect de la réglementation en vigueur. Il va de soi que toute évolution de la réglementation devra être prise en compte par le maître d'ouvrage dans le cadre des études ultérieures.

Il ressort également de cette concertation une forte demande d'acquisitions anticipées. Malgré le fait que les acquisitions, au sein des emprises ferroviaires, ne s'engagent habituellement qu'à partir de la déclaration d'utilité publique, vous examinerez, avec les collectivités locales, la possibilité d'un dispositif pour réaliser des acquisitions foncières anticipées dans les zones concernées par le projet. S'agissant des terrains agricoles, vous proposerez la constitution d'un mécanisme de réserve foncière en liaison avec les collectivités et les SAFER.

La perspective de constituer un établissement public foncier régional en Poitou-Charentes, qui recevra comme mission prioritaire l'accompagnement foncier de la ligne nouvelle, pourrait permettre d'apporter des réponses aux attentes d'acquisitions dans l'emprise du projet ou au-delà.

Par ailleurs, je vous demande de me proposer, en liaison avec le préfet de la région Poitou-Charentes, la mise en place d'un dispositif de fonds de solidarité territorial permettant d'accompagner l'arrivée du projet, notamment en procédant à des aménagements complémentaires destinés à faciliter l'insertion du projet.

Je vous invite à préparer la mise à l'enquête de la section Tours-Angoulême de la LGV Sud Europe Atlantique sur les bases du dossier d'APS que vous m'avez transmis ainsi modifié. Celle-ci devra se tenir dans le courant du 2<sup>ème</sup> semestre 2007.

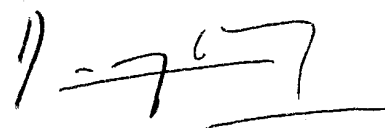
J'arrête le coût d'investissement correspondant, en valeur janvier 2006, à 3.28 milliards d'euros.

Les enjeux liés aux aménagements capacitaires en gare de Montparnasse, à l'amélioration de la capacité de la LGV Atlantique entre Massy et Monts, ainsi qu'à la dénivellation de la bifurcation de Saint Benoît au sud de Poitiers et à l'aménagement de la section Angoulême-Bordeaux seront mentionnés dans le dossier d'enquête publique.

Vous indiquerez également l'avancement des projets de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse qui composent les autres branches du projet Sud-Europe Atlantique.

Le préfet coordonnateur de l'enquête publique chargé de sa préparation et de sa mise en oeuvre est le préfet de la Vienne.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Perben', with a horizontal line underneath.

Dominique PERBEN