

RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE

Tours-Angoulême

# LGV Sud Europe Atlantique

## CE QUE LE PROJET VA APPORTER A LA REGION CENTRE

Le prolongement de la ligne à grande vitesse vers le sud peut entraîner de profondes mutations bénéfiques dans la région : un accroissement de la mobilité des personnes, un renouveau d'image, une meilleure attractivité, une recomposition urbaine des territoires desservis et des créations d'emplois.

### Rapprochement des hommes, rapprochement des territoires

Saint-Pierre-des-Corps – Poitiers en 30 minutes, Saint-Pierre-des-Corps – Angoulême en 1 heure, Saint-Pierre-des-Corps – Bordeaux en 1 h 40 et, à plus long terme avec la réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et Hendaye, Tours-Bilbao en 3 h 30, contre 10 h 30 aujourd'hui ! En diminuant les temps de parcours, la LGV SEA rapproche Tours du Sud-Ouest et la place à mi-parcours entre Paris et Bordeaux.

Le projet favorise de nouveaux échanges entre les villes et entre les régions : entreprises, université, tourisme... pourront profiter de ces rapprochements.



### La Touraine et le Val de Loire valorisés...



La LGV SEA permettra un rapprochement de la clientèle venant du sud, que ce soit pour les séjours d'affaires (congrès, séminaires) ou les voyages touristiques. L'attractivité de zones fortement visitées comme la Touraine et le Val de Loire pourra être renforcée par des offres nouvelles de circuits touristiques. Le projet devrait ainsi représenter un apport de 110 000 visiteurs au programme « Loire à vélo » récemment mis en place.

### Les quartiers des gares en mouvement



Divers projets d'aménagement de l'agglomération de Tours renforceront le rôle des gares :

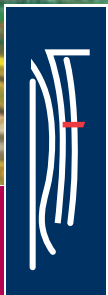
- un projet de tramway pour relier les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps
- le développement des pôles d'échanges multimodaux à la gare de Tours et à la gare de Saint-Pierre-des-Corps

Un pôle d'échange multimodal permet de faciliter les correspondances entre les différents modes de transport : voiture particulière, taxi, bus, tramway, etc. et train.

### Des emplois pour la région

	Centre	France entière
Nombre d'emplois mobilisés par le chantier	13 000	53 000
Nombre d'emplois mobilisés par le chantier et ses retombées	15 000	63 000





RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE

Tours-Angoulême

# LGV Sud Europe Atlantique

## ZOOM SUR... LE PROJET EN INDRE-ET-LOIRE

En Indre-et-Loire, le projet traverse des paysages variés : vallée encaissée de l'Indre et paysages bocagers au sud de Tours... Les zones concernées ont fait l'objet d'une analyse spécifique, afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte pour l'élaboration du tracé et la définition des mesures d'intégration de la ligne nouvelle.

L'insertion de la LGV à proximité des zones d'habitat de l'agglomération de Tours

De Saint-Avertin à Monts (11 km de ligne), la LGV est en déblai (en dessous du terrain naturel) sur 8,9 km. La profondeur moyenne de ce déblai étant de 7,5 m, la ligne est rendue invisible dans de nombreux secteurs (la caténaire, fil de contact permettant de distribuer le courant électrique aux TGV, est à environ 6 m de haut). Dans les zones où la ligne remonte au niveau du terrain naturel ou dans un déblai peu profond, RFF prévoit de réaliser des merlons paysagers (buttes de terre agrémentées de plantations).

La protection du patrimoine remarquable de la vallée de l'Indre

A Veigné, une modification du tracé initial a permis de sauvegarder le Domaine de Thorigny et de s'éloigner du Manoir de Beaupré. Pour masquer le vis-à-vis entre le Manoir de Beaupré et la LGV, RFF prévoit d'aménager, entre les deux, un parc boisé. Pour protéger le Domaine de Thorigny, RFF prévoit la mise en place d'une protection acoustique et paysagère de qualité. Enfin, RFF s'engage à assurer l'accessibilité de l'hôtel-restaurant « Le Moulin Fleuri » pendant les travaux.

Le franchissement de la vallée de la Manse à Sepmes

Pour franchir cette vallée, RFF construira un viaduc long de 130 m, au lieu des 70 m initialement prévus. Cette solution permettra d'éviter de réaliser des remblais de grande hauteur de part et d'autre de l'ouvrage. Plus long, le viaduc sera plus « transparent » dans le paysage.

L'intégration paysagère de la ligne à Maillé

Le village martyr de Maillé est traversé par la LGV et par une voie de raccordement à la ligne classique. Ce raccordement, qui sert à desservir Châtellerault et le Futuroscope, ne peut techniquement être réalisé qu'à Maillé et La-Celle-Saint-Avant. Pour rendre la LGV la plus discrète possible dans cette commune, la ligne est jumelée à l'autoroute, les remblais et les déblais ont été réduits, une tranchée couverte paysagée d'une centaine de mètres masquera l'entrée du déblai, et des aménagements paysagers borderont la ligne pour la rendre la moins visible possible depuis le bourg.

L'implantation d'une base travaux à Nouâtre et Maillé pour les besoins du chantier

Après plusieurs études, RFF propose, en concertation avec les communes concernées, d'implanter la base de travaux à Nouâtre et Maillé, en parallèle de la LGV entre la RD 109 et le viaduc de la Vienne. Cet emplacement permet de s'éloigner des zones d'habitat et des zones sylvicoles. Cette base de travaux sera démantelée en quasi-totalité à la fin du chantier et transformée en base de maintenance.

Bande d'étude du projet  
Déblais  
Remblais  
Echelle: environ 1/150 000<sup>ème</sup>

