

loches

environnement

Il place les eaux de la LGV sous surveillance

À La Celle-Saint-Avant, un habitant redoute que les modifications liées à la LGV entraînent une pollution durable. Et contaminent les eaux de deux étangs.

Les prélèvements d'eau ont été faits fin janvier, en présence du maire. Pour faciliter la comparaison avant/après, Jean-Claude Mercier a en effet mandaté le Laboratoire de Touraine (*) afin qu'il analyse la présence ou non de vingt-cinq éléments dans l'eau des deux étangs de la ferme que possèdent ses parents, à La Hardraye, près de l'ex-Nationale 10 qui traverse La Celle-Saint-Avant. Presque 900 € à ses frais pour « avoir une trace zéro pollution ». Le chantier de la LGV peut-il présenter un risque de pollution pour ses deux étangs ?

Cosea, chargé de s'assurer de la maîtrise du foncier en vue de la construction de la ligne à grande vitesse, souhaite exproprier la famille Mercier de deux petites parcelles (7.695 m² au total) et propose 4.679 € d'indemnités en compensation. Ce n'est pas le montant du dédommagement que conteste, selon ses dires, Jean-Claude Mercier, mais plutôt les travaux qui vont être conduits sur les deux bandes de terrain acquises par Cosea. Il



Le long des rails, la décharge SNCF à quelques mètres des étangs. Un tas de vieilles traverses SNCF est notamment toujours visible.

s'agit de faire passer des buses afin de relier un futur bassin de rétention à l'un des deux étangs, de deux hectares chacun, et qui, par ailleurs, communiquent l'un avec l'autre.

Créosote et arsenic ?

Le bassin de rétention servirait à collecter les eaux provenant de la ligne SNCF déjà existante

(Paris-Bordeaux) ainsi que des voies de raccordement avec la future ligne TGV. L'inquiétude de Jean-Claude Mercier porte notamment sur la créosote, le chrome, le cuivre et l'arsenic : autant de produits toxiques utilisés pour traiter les traverses SNCF, qui pourraient, selon lui, se déverser dans les étangs. Or, l'eau de ces étangs est utilisée pour l'irrigation de vingt-huit des quarante hectares de la ferme de La Hardraye.

Un fossé issu du second étang permet à l'eau de s'écouler jusqu'à la Creuse, à deux kilo-

mètres de là. Jean-Claude Mercier souhaite que les eaux de ruissellement soient conduites directement jusqu'à la Creuse, sans passer par les étangs : « S'il n'y a, comme le dit Cosea, aucun risque de pollution, pourquoi pas ? ». Et si, comme il l'estime au contraire, une pollution survient, ce n'est plus un simple particulier qui devra la gérer. Mais l'État.

Pierre Calmeilles

(*) Implanté à Parçay-Meslay, ce laboratoire assure une mission de service public et procède à des analyses pour les administrations, les entreprises et les particuliers.

à savoir

> **Problème supplémentaire.** Le long de la voie Paris-Bordeaux existante, une décharge SNCF (*) à quelques mètres des étangs. Un tas de vieilles traverses SNCF est notamment toujours visible. « Il faudrait donc ne pas accentuer les risques d'extension de pollution »,

insiste Jean-Claude Mercier. Cosea assure qu'elle « ne touchera pas du tout » à cette décharge.

(*) Sur un terrain vendu autrefois à la SNCF par les parents de Jean-Claude Mercier.



Jean-Claude Mercier craint que l'eau des étangs sur la propriété de ses parents ne soit polluée.

... “ Pas de risque pour ses étangs ”

L'enquête publique concernant les expropriations de parcelles à La Celle-Saint-Avant (parmi lesquelles celles de la Hardraye) s'est achevée le 7 février. Chez Cosea, on assure que Jean-Claude Mercier n'a rien à craindre.

Bruno Le Lay, directeur des infrastructures de cette société pour l'Indre-et-Loire, met notamment en avant le fait

qu'« au titre de la loi sur l'eau, le projet en question est connu des services de l'État. Par ailleurs, quand nous ferons des travaux, on doit leur demander leur accord préalable ». Le message officiel est clair : l'action de Cosea est très réglementée.

Plus concrètement, Bruno Le Lay signale que les étangs de la famille Mercier « reçoivent

déjà les eaux de ruissellement de la ligne Paris-Bordeaux existante ». Il concède que, suite aux travaux que Cosea entend mener, « il y aura davantage d'eaux de ruissellement », mais assure que les traverses des voies que va construire Cosea seront en béton (et non en bois traité) : « donc, plus aucune pollution ».

Enfin, le futur bassin de réten-

tion permettra, selon Cosea, de « réguler beaucoup plus les eaux de ruissellement. Leur débit sera plus fort mais elles seront régulées d'une façon bien supérieure et mieux maîtrisée. En terme de risque pour les étangs de M. Mercier ? Il n'y en a pas ». Les prélèvements d'eau le diront.

politique

J.-C. Duloir veut une autoroute pour désenclaver Loches

Jean-Claude Duloir, candidat (divers droite) déclaré à la mairie, s'intéresse, au nom de sa liste en constitution, « Nouvel essor pour Loches », au « désenclavement » de la ville. Il reconnaît que « beaucoup de travail a été fait pour l'amélioration esthétique de Loches ainsi que sur le développement touristique. Mais nous savons tous que cela ne suffit pas. Si nous voulons garder une population jeune et active, un effort doit être fait sur l'activité industrielle et artisanale afin de conserver et augmenter les emplois ».

Un objectif qui passe, selon lui, par une refonte des infrastructures routières : « Sur le plan géographique, Loches a le privilège d'être sur l'axe qui relie Tours et Châteauroux. Faut-il que cet axe existe. Ce n'est pas le cas actuellement. Nous avons vu disparaître la voie ferrée Tours-Châteauroux (*) ; la route D 943 est en étude d'aménagement depuis quarante ans ».

Sa solution ? « Une possibilité de désenclavement existe par une continuité de l'autoroute A28 jusqu'à Châteauroux, voire, dans l'avenir, Montluçon. Cette prolongation compléterait le périphérique de Tours, pourrait desservir le Sud-Touraine, rapprochant les grandes villes telles que Châteauroux, où s'installe une base chinoise importante » : un projet de 11 hectares et 400 millions d'euros d'investissement. Jean-Claude Duloir imagine déjà de « possibles retombées pour Loches ». L'autoroute permettrait en outre, selon lui, de « libérer la D 943 du trafic poids lourd, ces derniers pouvant trouver un intérêt dans les économies de transports (diminution des temps de conduite, économie de carburant, usure moindre du véhicule, rapidité de livraison, etc.). Cette solution résoudrait les problèmes de la D 943 et serait certainement moins coûteuse pour les collectivités (fonds privés) », assure-t-il.

(*) La disparition de cette voie n'est totale qu'entre Loches et Châteauroux, NDLR.

sur l'agenda

> Comice agricole.

Assemblée générale jeudi 14 février, à 14 h 30, centre Maurice-Aquilon, 13, rue du Docteur-Martinais, salle Donald.

> **Soirée karaoké.** Vendredi 22 février, à 21 h, au bar lounge Le Caravage. Gratuit. Tél. 02.47.91.62.07.