

# Département de la DRÔME

DAE/SES  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS

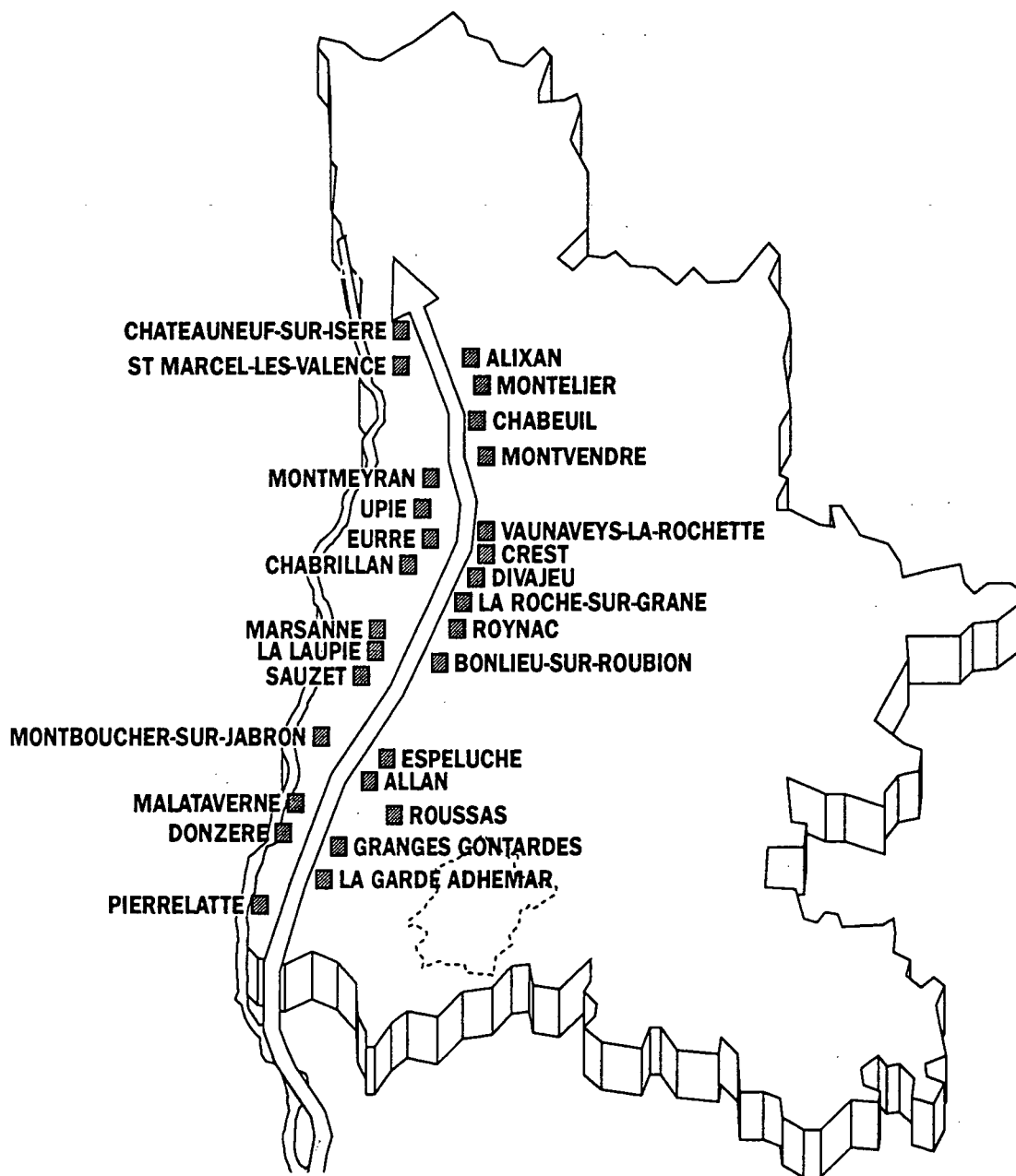
CDAT  
12412

- 1 -

**Le T.G.V.  
dans le département**

# Les communes concernées par le tracé du TGV Méditerranée

## DEPARTEMENT DE LA DROME



*Le T.G.V. Méditerranée s'inscrira dès sa mise en service dans le réseau de transport national et européen des liaisons ferroviaires à grande vitesse et contribuera au développement du Sud de la France et à l'aménagement du territoire.*

*Comme les précédentes, cette ligne à grande vitesse assurera des dessertes à grande distance ; elle réalisera également une desserte dense entre villes voisines du Sud-Est de la France : le T.G.V. Méditerranée permettra ainsi de mettre en place un véritable réseau intercités entre Lyon, Marseille et Montpellier au profit des principales agglomérations de tout ce secteur.*

*La connexion du T.G.V. Méditerranée au reste du réseau français et européen de lignes à grande vitesse constitue un atout majeur du projet. Il permettra en effet, dès sa mise en exploitation, d'assurer des liaisons à grande vitesse vers l'Ouest et le Nord de la France et le Benelux par des relations directes, ainsi que vers la Grande-Bretagne par des trains en correspondance.*

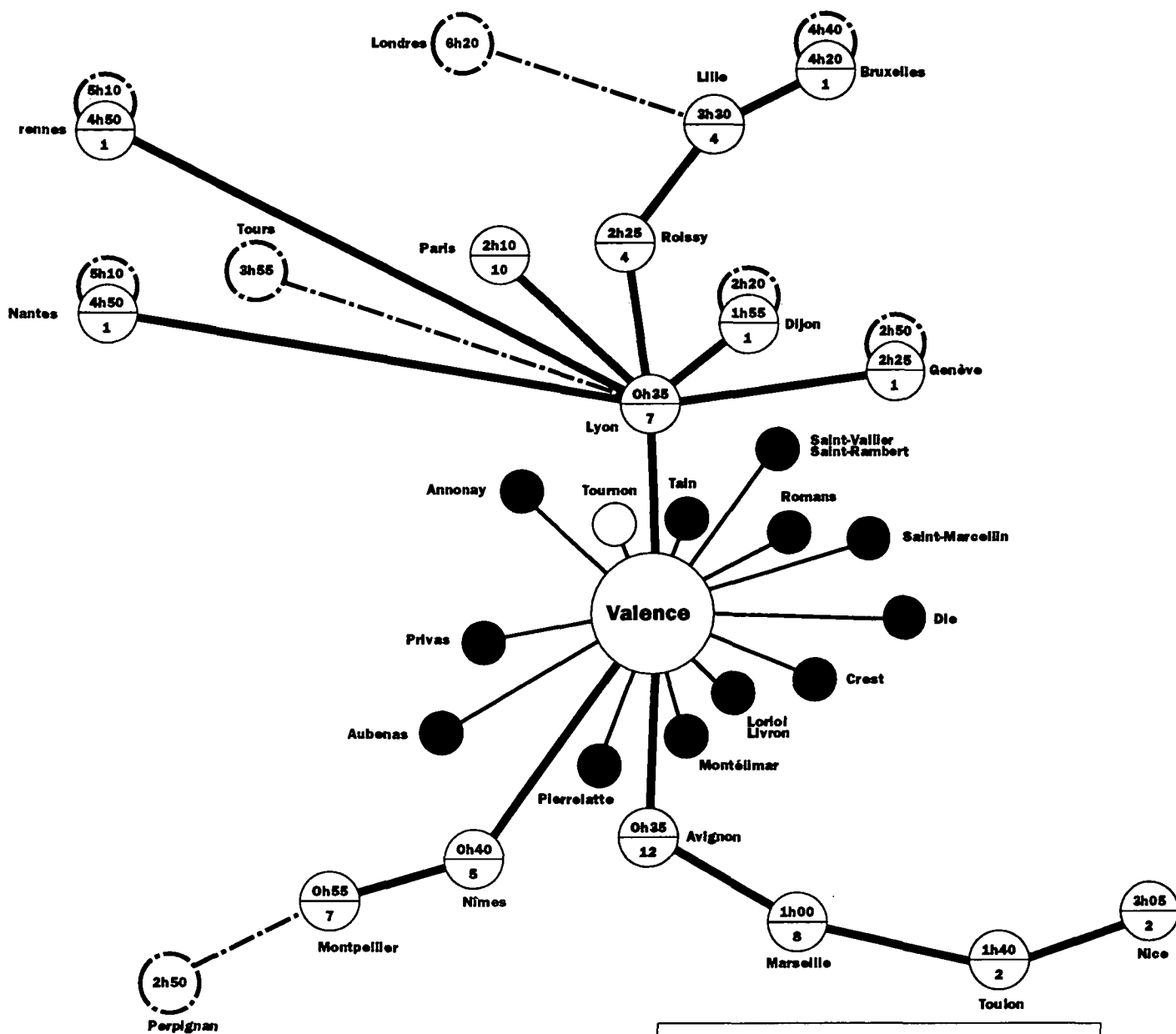
*Pour le département de la Drôme, Valence et Montélimar ont été retenues comme villes d'arrêt du T.G.V. : leur desserte est présentée dans les schémas qui suivent.*

# TGV Méditerranée

Valence/Marseille/Montpellier

## Dessertes au départ de Valence

et diffusion autour des points d'accès au réseau TGV

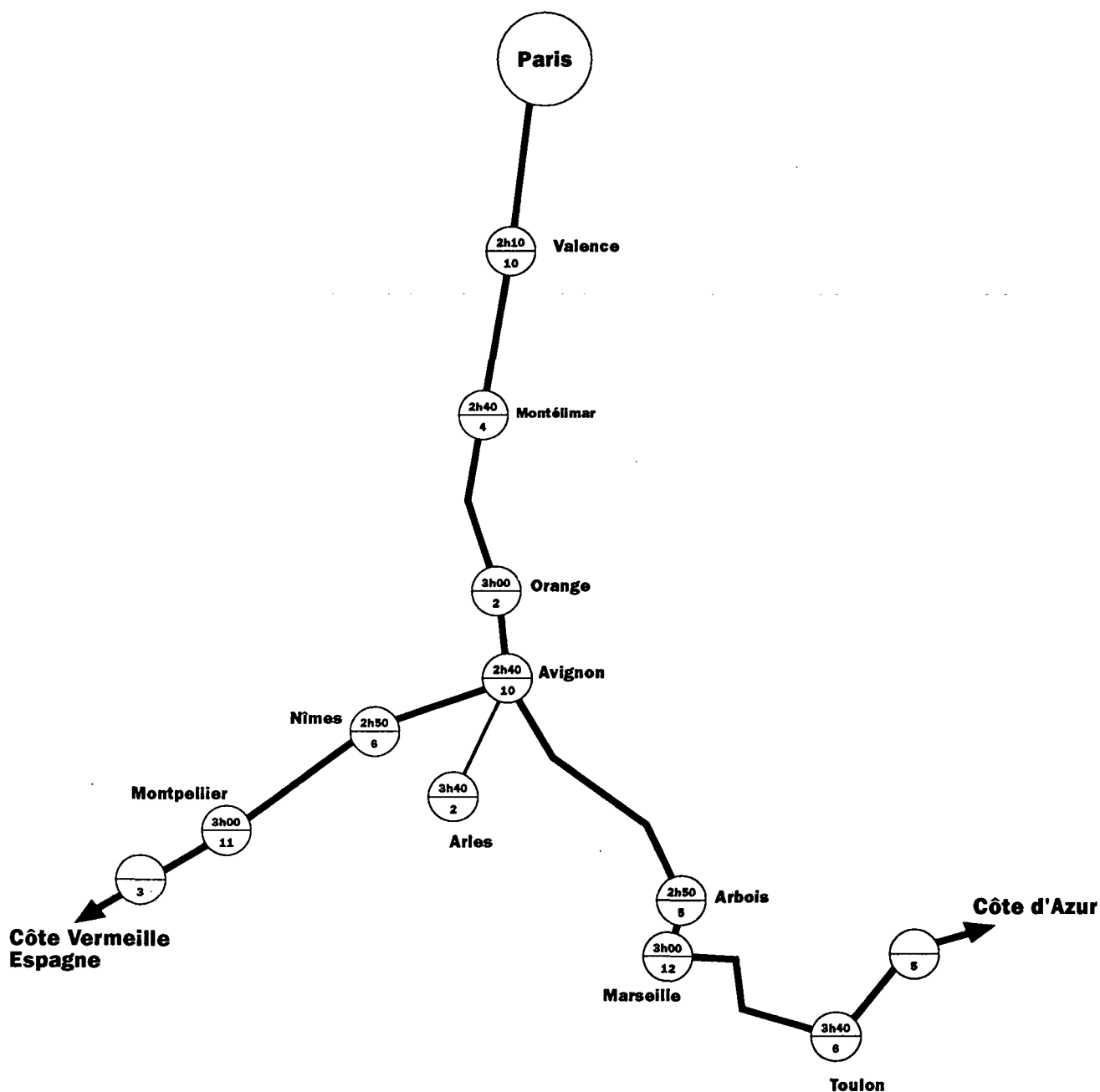


	Services TER
	Services autres que TER
	Relations TGV directes Meilleure temps de parcours
	Fréquences quotidiennes directes TGV (dessertes prévisionnelles)
	Relations TGV en correspondance Meilleure temps de parcours

# TGV Méditerranée

Valence/Marseille/Montpellier

## Dessertes au départ de Paris



Relations TGV directes  
Meilleurs temps de parcours  
Fréquences quotidiennes directes TGV  
(dessertes prévisionnelles)

## LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU TRACÉ MIS À L'ENQUÊTE

La commission d'enquête a formulé l'avis que la ligne T.G.V. ne devait pas traverser la plaine de Marsanne ni passer entre l'agglomération de Pierrelatte et le site industriel du Tricastin.

Ces recommandations pouvaient d'emblée suggérer deux possibilités:

*La première possibilité* consistait à décaler le tracé mis à l'enquête de façon à ce qu'il contourne par l'Est la plaine de Marsanne, puis ensuite par l'Ouest les agglomérations de Pierrelatte et de Lapalud (ou utiliser l'emprise P.L.M. pour traverser la commune de Pierrelatte).

Le contournement par l'Est de la plaine de Marsanne, étudié sous le nom de variante de La Bâtie-Rolland, est plus pénalisant que le tracé de référence : avec un allongement de près de 4 kilomètres, ce tracé traverserait des plaines agricoles sur une longueur sensiblement égale à celle du tracé proposé et, indépendamment même de ses conséquences sur les autres composantes de l'environnement, notamment des paysages, et de ses difficultés géotechniques particulières, il se rapprocherait, dans sa seule partie Sud, notablement des villages d'Allan, Espeluche, Puygiron, et également de La Bâtie-Rolland. Il ne pourrait être justifié aux yeux des populations concernées ; il ne peut donc qu'être écarté.

Le contournement par l'Ouest des agglomérations de Pierrelatte et Lapalud les inscrirait entre le T.G.V. et la voie P.L.M., s'accompagnant notamment d'impacts plus accentués sur l'habitat, ce qui n'apparaît pas souhaitable.

Des scénarios d'une traversée de Pierrelatte utilisant l'emprise de la voie P.L.M. existante ont également été examinés.

En raison de leurs conditions d'insertion visuelle et phonique dans le paysage urbain, même au prix de surcoûts élevés, ils n'ont pu être retenus.

*La seconde possibilité* consistait à reporter le projet sur les tracés Est ou Médian antérieurement écartés :

Le dossier d'enquête publique a présenté l'analyse comparative multicritères technico-économique et des conséquences sur l'environnement de ces deux tracés et du tracé Ouest mis à l'enquête. La commission d'enquête, dans le cadre de ses travaux, a par ailleurs demandé des études complémentaires d'optimisation portant sur le tracé Est.

Leur examen montre que cette variante Est ne présentait aucun avantage par rapport au tracé de base retenu, susceptible de justifier une poursuite des investigations et une remise en cause du parti adopté.

De telles modifications de tracé, de grande ampleur, portant sur plusieurs dizaines de kilomètres, qu'il s'agisse d'un retour sur le tracé Est ou sur le tracé Médian, ne sont apparues justifiées par aucune réelle perspective d'optimisation du bilan collectif du projet. Elles auraient en outre entretenu pendant plusieurs années encore l'incertitude des populations concernées, et différé d'autant la décision de réalisation de ce projet, qui constitue un atout pour les régions méditerranéennes et que les responsables politiques et économiques de ces régions tiennent dans leur très grande majorité pour urgente.

Aussi convenait-il de rechercher sur la base du tracé mis à l'enquête des adaptations plus limitées, mais qui répondent également sur le fond aux réserves émises par la commission d'enquête.

De telles adaptations se sont révélées possibles.



## • Dans la plaine de Marsanne

La poursuite des études a, d'une part, montré la possibilité d'abaisser sensiblement le profil de la ligne, ce qui contribuera simultanément à limiter les prélèvements d'emprise agricole et à favoriser les conditions de son insertion dans le paysage environnant.

Un léger décalage du tracé permet également de réduire, au minimum compatible avec les contraintes avoisinantes, les prélèvements, au demeurant mesurés, sur le domaine agricole expérimental de La Vesc ; des compensations foncières attenantes seront proposées.

D'autre part, une étude d'insertion paysagère spécifique et soignée sera réalisée pour la traversée de la plaine de Marsanne, qui pourra être suivie par les populations concernées.

De telles études vont être menées dans tous les sites sensibles que traverse le projet, dans cette région assurément connue pour ses paysages célébrés et renommés.

Enfin, il est demandé à la S.N.C.F. de se rapprocher des instances agricoles départementales pour définir, sous l'égide du Préfet, les modalités d'une contribution au projet d'irrigation de la plaine.

## • Au droit du Tricastin

La commission d'enquête a par ailleurs motivé son avis concernant le passage du projet au droit du Tricastin par le double souci, de la préservation de l'évolution spatiale potentielle du site industriel et de la sécurité des voyageurs et des populations voisines du T.G.V.

En ce qui concerne la sécurité des voyageurs, les dispositions retenues à l'issue des études effectuées par le cabinet Sector maîtrisent les risques qui ont pu être craints d'un passage du T.G.V. dans cette zone.

La méthodologie de ces études et notamment les marges de sécurité adoptées ont été validées par le rapport de M. le Préfet Monestier, dont les recommandations spécifiques seront également mises en œuvre.

Le tracé initialement prévu et récemment mis à l'enquête sera localement décalé vers l'Ouest de façon à préserver les possibilités d'extension du complexe industriel.

Cette modification conduira à l'accoler entre le Sud de Pierrelatte et Lapalud à la ligne P.L.M. existante et le sortira du périmètre Seveso.

En outre, le Ministre a fait siennes les recommandations du rapport Monestier et demande que s'engagent les contacts avec les industriels du site afin de rechercher, au bénéfice de la sécurité des populations et des autres infrastructures de transport voisines, les possibilités de renforcer encore la maîtrise à la source des risques industriels.

Les études qui ont présidé à ce choix seront rendues publiques et transmises au Conseil d'État lors de sa saisine en vue de la déclaration d'utilité publique du projet.

- 2 -

# Les dessertes locales et régionales

## **LES GARES NOUVELLES**

A la demande des élus et suite à la recommandation de la commission d'enquête, le parti d'une réalisation en déblai profond est adopté pour la nouvelle gare T.G.V. "Rhône-Alpes Sud".

Conformément au code de l'urbanisme, les gares nouvelles du projet T.G.V. Méditerranée donneront lieu à une enquête publique spécifique dans la suite de la procédure.

## **LA COMPLÉMENTARITÉ DES TRANSPORTS RÉGIONAUX ET LOCAUX AVEC LE T.G.V.**

Le collège des experts T.G.V. Méditerranée et la commission d'enquête ont fortement souligné la nécessité d'une bonne articulation et mise en cohérence avec le projet T.G.V. des différents autres services ferroviaires et de transport en commun, notamment des dessertes régionales et locales.

Le T.G.V. doit participer pleinement à la desserte en profondeur de nos régions méridionales et à la satisfaction de leurs besoins de transports collectifs.

Aussi est-il demandé aux préfets des régions concernées, de se rapprocher de la S.N.C.F. et des collectivités territoriales compétentes, afin que puissent se poursuivre activement les réflexions auxquelles la recherche de cette optimisation doit, dès à présent donner lieu.

– 3 –

# L'inscription dans l'environnement

## **LE PAYSAGE**

Le Ministre prête une particulière importance à la qualité de l'inscription paysagère et architecturale de ce projet dans cette région aux sites naturels et au patrimoine culturel renommés et célébrés.

Une étude d'insertion du projet sera systématiquement menée tout au long de la ligne.

Il sera notamment veillé à la qualité architecturale de l'ensemble des ouvrages d'art, y compris les plus courants.

De même, la revégétalisation de l'ensemble des talus et les choix de plantations arborées s'appuieront sur une analyse des caractéristiques écologiques et esthétiques des paysages traversés.

Les sites particulièrement sensibles – au rang desquels dans la Drôme la plaine de Marsanne et celle de La Garde-Adhémar, le voisinage de La Roche-sur-Grane qui ont dès à présent fait l'objet de premières recherches d'optimisation technique et d'insertion visuelle – donneront lieu à des études spécifiques paysagères et architecturales à la hauteur de leur qualité par des équipes de renom.

Les solutions seront élaborées par le maître d'ouvrage, en relation étroite avec les services compétents de l'État .

Elles seront suivies par un comité de représentants des élus, riverains et associations, sous l'égide du Préfet.

Le Ministre demande ainsi que la S.N.C.F. mette en œuvre toutes dispositions pour que le T.G.V. Méditerranée soit un modèle du respect que tout ouvrage doit marquer au regard des caractères essentiels de l'environnement.

## **LE MILIEU NATUREL**

La définition du projet s'est accompagnée d'une prise en considération de zones naturelles particulièrement sensibles au regard de la faune et de la flore.

La mise au point du projet avec la contribution du Ministère de l'Environnement, puis le suivi par ses services de sa réalisation, permettront de réduire encore les impacts ou de convenir de compensations adéquates lorsque ces derniers ne pourront être évités.

Le Ministre demande, à cette fin, qu'une concertation étroite se poursuive entre le maître d'ouvrage et les différents partenaires concernés (DIREN, O.N.F., O.N.C., Associations de protection...) afin de mettre en œuvre et de préciser les mesures proposées au titre de l'étude d'impact.

## **LES PROTECTIONS PHONIQUES**

Afin de répondre dans les meilleures conditions possibles aux recommandations de la commission d'enquête concernant la maîtrise du bruit, le Ministre a demandé à la S.N.C.F. de poursuivre activement ses programmes de recherche relatifs notamment à la maîtrise du bruit à la source, de façon à ce que la modification des matériels roulants actuellement en service permette de viser, dans les zones calmes, et ce dès la mise en service de la ligne, un niveau sonore de jour, Leq (8 h - 20h), de 62 dB (A).

Cet objectif réalisera d'emblée une réduction de moitié de la puissance sonore admise au voisinage des lignes T.G.V. les plus récemment mises en service.

D'autre part, le Ministre a également décidé que les protections acoustiques le long de la ligne, calculées sur la base de l'accroissement du trafic et du développement ultérieur du projet T.G.V. Méditerranée, devaient être dimensionnées de telle sorte que le remplacement complet du matériel roulant actuel par les T.G.V. de nouvelle génération permette à terme dans les mêmes zones d'atteindre l'objectif de 60 dB (A).

## **LE COMITÉ DE SUIVI**

En application de la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructure, le Préfet constituera, dès lors que la déclaration d'utilité publique du T.G.V. Méditerranée aura été prononcée, un comité de suivi des présents engagements de l'État et, s'il y a lieu, de ceux que susciteront la poursuite de la procédure et la mise au point du projet.

– 4 –

# Les études hydrauliques



Les services du Ministère des Transports et la S.N.C.F. ont examiné les recommandations de la commission d'enquête relatives à la sécurité hydraulique du projet.

Les études effectuées sur les champs d'inondation des grandes rivières montrent que la ligne T.G.V. équipée d'ouvrages de décharge bien dimensionnés, assurera la sécurité de ses circulations, et que sa présence ne modifiera pas les conditions de sécurité des populations avoisinantes dans les zones potentiellement exposées à des risques d'inondations.

Les études hydrauliques se poursuivent tant pour les rivières que pour tous les petits bassins versants afin d'apporter les mêmes garanties.

Un groupe d'experts prête son concours à la S.N.C.F. afin de définir les méthodes de dimensionnement les mieux appropriées aux caractéristiques pluviométriques du Sud-Est de la France.

Ces études seront examinées par les services chargés de la Police des Eaux, Directions Départementales de l'Équipement ou de l'Agriculture, Service de la Navigation Rhône-Saône et leurs résultats seront versés au dossier de l'enquête hydraulique.

Elles vérifieront, en particulier, que dans le cas seul en cause d'inondations exceptionnelles, la présence de la ligne ne modifie pas les conditions d'exposition des biens aux risques hydrauliques.

La S.N.C.F. a, d'autre part, fait réaliser par des organismes spécialisés, des études détaillées pour les secteurs où le projet est proche de captages d'alimentation en eau potable et a proposé des mesures préventives et curatives à imposer aux entreprises pendant le chantier.

Ces dispositions, auxquelles la commission d'enquête a donné acte, seront scrupuleusement respectées en collaboration avec les gestionnaires des champs captants et les responsables sanitaires départementaux.

- 5 -

## Les indemnisations

## **INDEMNISATIONS DES RIVERAINS**

Les indemnisations des expropriés couvriront l'ensemble des préjudices résultant des expropriations nécessaires au projet, qui comprennent la dépréciation éventuelle de la partie non expropriée des biens touchés selon les dispositions applicables à tout grand projet d'utilité publique.

En outre, pour le T.G.V. Méditerranée, tout propriétaire dont l'habitation serait située à moins de 150 mètres de l'axe du projet et qui désirerait quitter les lieux, se verra proposer par la S.N.C.F. :

- soit la compensation d'une éventuelle dépréciation de ce patrimoine lors d'une transaction immobilière,
- soit l'acquisition de cette habitation.

Cette disposition s'applique dans les parties à l'air libre de la ligne à grande vitesse non jumelées avec des voies ferrées existantes, et ce depuis la date de la déclaration d'utilité publique jusqu'au terme d'une durée de 3 ans à compter de la mise en service commercial de la ligne.

Les riverains disposeront ainsi d'un délai raisonnable d'appréciation des conséquences de la présence du T.G.V. pour arrêter leur choix.

## **INDEMNISATIONS DES AGRICULTEURS, PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS**

A la lumière de l'expérience des opérations T.G.V. précédentes (T.G.V. Atlantique, Nord, Rhône-Alpes), le Ministre demande à la S.N.C.F. d'engager la concertation afin de mettre en œuvre le cadre d'indemnisation contractuelle des propriétaires et des exploitants agricoles.

Ce protocole d'indemnisation sera négocié avec les représentants des chambres d'agriculture, des syndicats d'exploitants et des syndicats des propriétaires concernés ; il devra tenir compte de la spécificité des cultures et du parcellaire qui caractérisent l'agriculture méridionale.

La négociation portera tant sur les indemnités liées à la réparation des dommages occasionnés par des travaux que sur celles liées à l'acquisition de l'emprise proprement dite où sera distinguée l'indemnisation du propriétaire de celle de l'exploitant.

Comme dans les protocoles des opérations précédentes, l'indemnité du propriétaire couvrira naturellement la valeur vénale du bien, le remploi (indemnités compensatrices couvrant les frais d'acquisition des biens de remplacement) et diverses indemnités complémentaires telles que la dépréciation du surplus, la rupture d'unité de propriété...

L'indemnité d'éviction de l'exploitant, quant à elle, compensera les pertes de revenu liées à l'obtention d'une production équivalente, ainsi que diverses autres indemnités liées à la modification de parcelles, la rupture d'unité d'exploitation, les allongements de parcours temporaires ou définitifs, l'indemnisation de la valeur résiduelle des installations faites par l'exploitant (irrigation, drainage), ou des plantations (vergers...).

Plus généralement, et comme le prévoit la loi, la S.N.C.F. sera tenue de financer la restructuration des exploitations par échanges de terres ou par remembrement dans le périmètre perturbé. A ce titre, les réseaux d'irrigation et d'assainissement seront bien entendu rétablis.

En complément, il est demandé d'apporter une attention particulière aux conséquences que pourraient avoir la réalisation du projet pour les organismes collectifs ou coopératifs vis-à-vis de l'amortissement de leurs propres investissements, dès lors qu'ils subiraient une perte significative d'activité.

– 6 –

**La poursuite  
de la concertation  
et des procédures**

## **LA MISE AU POINT DÉTAILLÉE DU PROJET**

Le Ministre souhaite que la concertation soit poursuivie sur ces bases sous l'égide du Préfet, entre la S.N.C.F. et les collectivités locales afin d'une part, que soient mis en œuvre à Malataverne ainsi qu'au voisinage du hameau des Mourières (commune de Montélier) les aménagements préconisés par la commission d'enquête et qu'il soit procédé, tout au long du tracé, aux études détaillées locales (définition au niveau des plans parcellaires - réglage du profil en long) qui permettront d'aboutir à la meilleure insertion possible du projet.

A cette fin, la S.N.C.F. devra dès à présent entreprendre les études de terrain (reconnaissance des sols, études hydrauliques, topographie) et d'insertion détaillée dans l'environnement.

## **LA POURSUITE DES PROCÉDURES**

Il convient de poursuivre, sur la base du tracé mis à l'enquête, les procédures de mises en compatibilité des P.O.S., des schémas directeurs, des Z.A.C. et des lotissements dont l'aboutissement doit intervenir en début d'année 1994 en vue de la saisine du Conseil d'État.

Le tracé modifié au droit de Tricastin fera l'objet d'une enquête complémentaire locale dès que la déclaration d'utilité publique du projet tel qu'il vient d'être mis à l'enquête aura été prononcée.