

Département
du
VAUCLUSE

DAEISES
CENTRE DE DOCUMENTATION
DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS

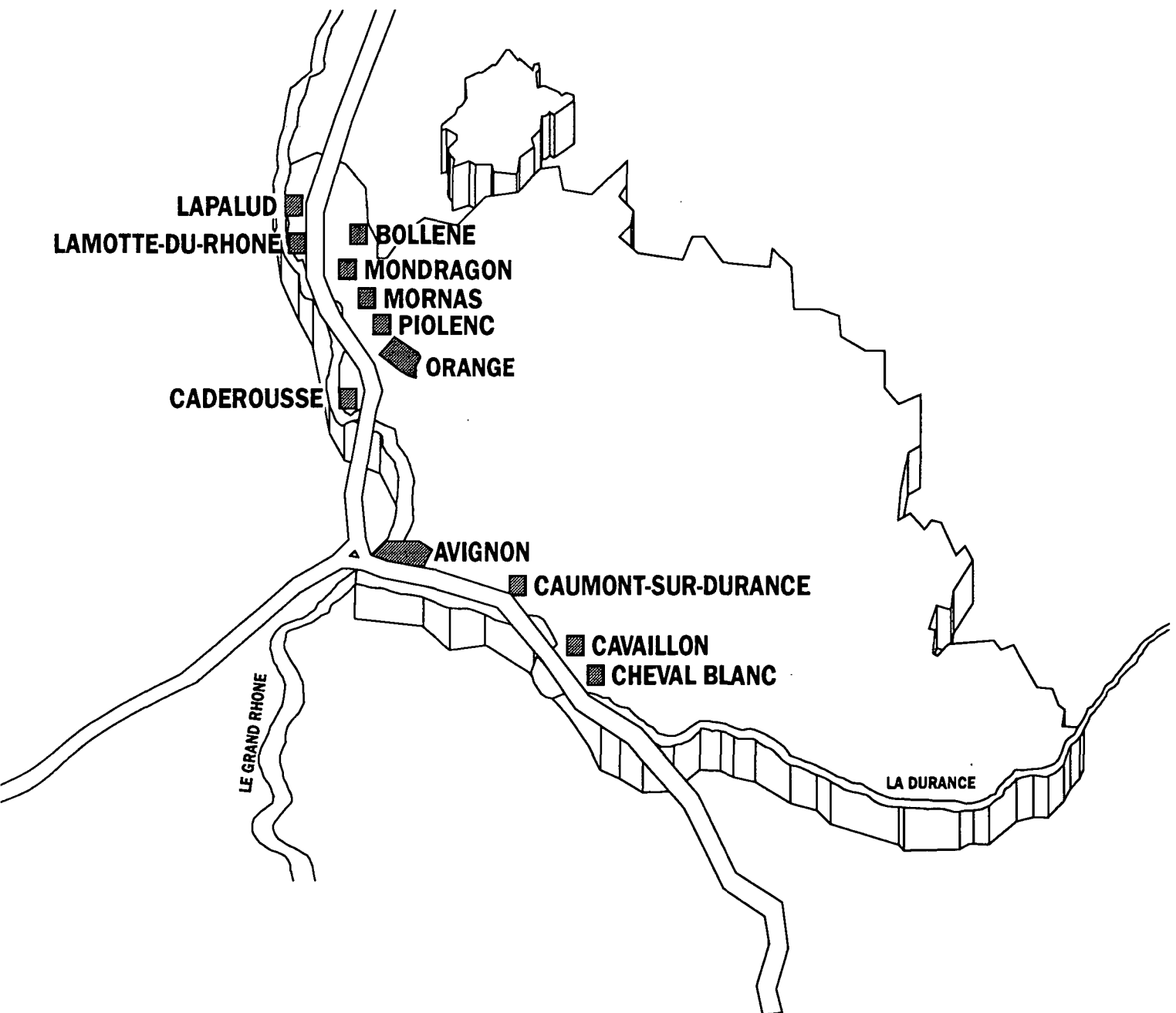
CDAT
12412

- 1 -

**Le T.G.V.
dans le département**

Les communes concernées par le tracé du TGV Méditerranée

DEPARTEMENT DU VAUCLUSE



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.

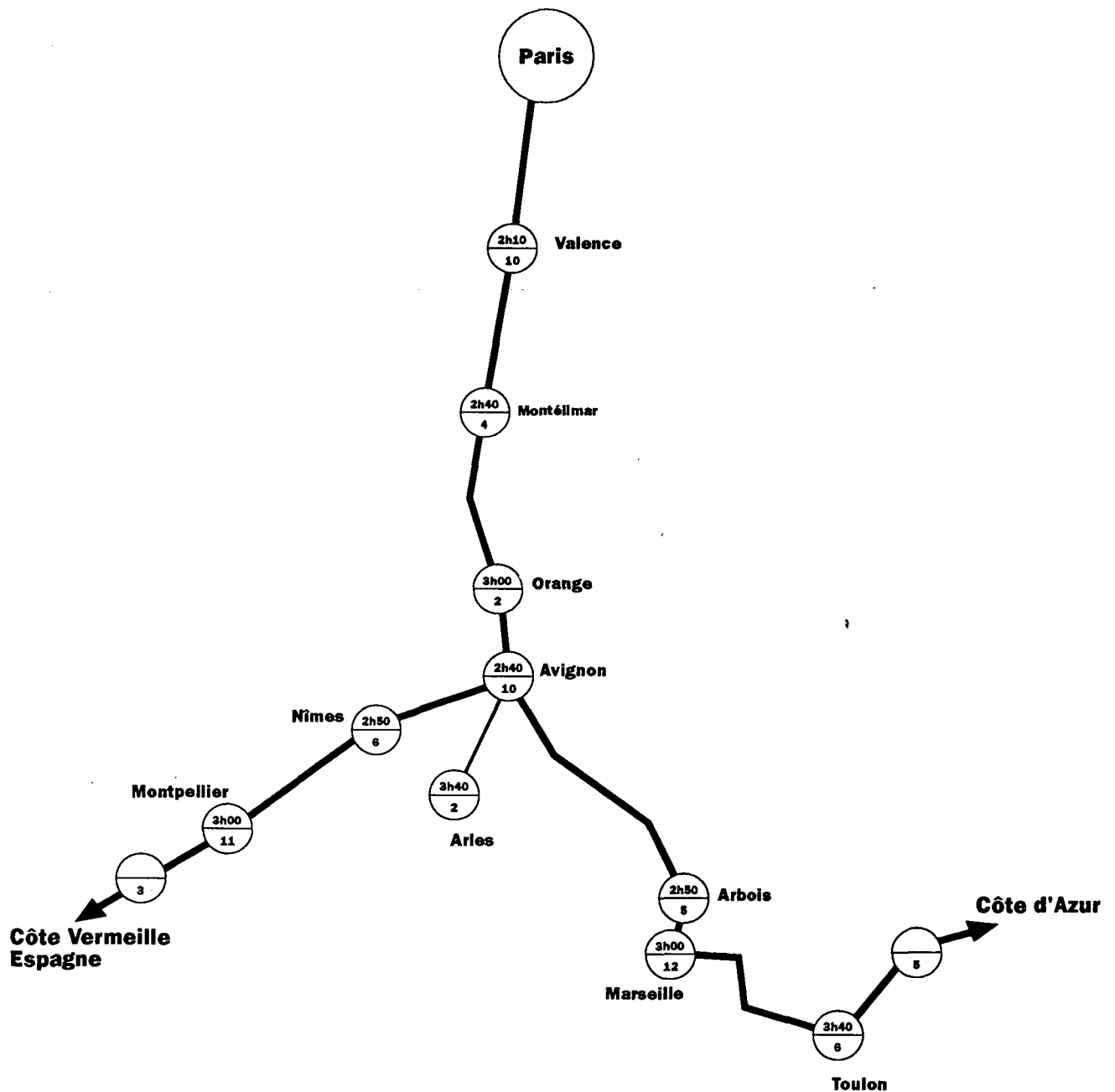
La connexion du T.G.V. Méditerranée au reste du réseau français et européen de lignes à grande vitesse constitue un atout majeur du projet. Il permettra en effet, dès sa mise en exploitation, d'assurer des liaisons à grande vitesse vers l'Ouest et le Nord de la France et le Benelux par des relations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

Pour le département du Vaucluse, Orange et Avignon 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 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 de Tricastin.

Toutes les solutions susceptibles de répondre à cet avis sur le fond ont été examinées. Elles ont donné lieu à des études qui seront rendues publiques et transmises au Conseil d'État lors de sa saisine.

A l'issue de cet examen, le projet a été ajusté dans la plaine de Marsanne.

Au droit du Tricastin, 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 de M. le Préfet 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.

– 2 –

Les dessertes locales et régionales

LES GARES NOUVELLES

La commission d'enquête a émis un avis favorable au tracé proposé au Sud d'Avignon et dans la vallée de la Durance, ainsi qu'à la localisation préconisée au lieu-dit Saint-Gabriel pour la nouvelle gare spécifiquement T.G.V. de desserte d'Avignon et du "Grand Avignon".

Ces dispositions doivent, en l'état, être retenues pour la poursuite des procédures de déclaration d'utilité publique du projet.

Toutefois, la réalisation d'une gare nouvelle à vocation nationale et internationale et les projets routiers à l'étude, intéressant le Sud d'Avignon et sa proximité, apparaissent devoir s'accompagner d'une réflexion sur les perspectives du développement urbain du Sud de cette agglomération et sur les évolutions de la périphérie rurale d'Avignon, en Courtine et "ceinture verte".

A cette fin, le Ministre demande que la S.N.C.F. établisse sur la base du tracé mis à l'enquête, un rapport de synthèse sur les localisations possibles de la gare nouvelle sur le territoire d'Avignon.

Elle fera appel au concours de M. Dominique Becker, Directeur régional de l'Équipement, auquel le Ministre a confié, sous l'égide du Préfet, une mission générale de coordination d'études d'aménagement et de transport sur le débouché du couloir rhodanien.

Ce rapport présentera en particulier les conditions d'accessibilité routière, individuelle et collective, les possibilités de connexion et d'articulation du T.G.V. avec les lignes ferroviaires existantes et, s'agissant d'un équipement qui engage l'avenir, les potentialités d'aménagement et de développement attenantes d'un nouveau pôle urbain.

Le Ministre demande à la S.N.C.F. que ces travaux soient menés en relation étroite avec la Ville d'Avignon, le Conseil général du Vaucluse et le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

A leur issue qui interviendra en fin d'année, le Ministre examinera, en liaison avec les collectivités territoriales concernées, s'il y a lieu d'adapter les dispositions présentement retenues.

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 locales et régionales.

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 en Vaucluse, les franchissements du Rhône et les abords de la Chartreuse de Bonpas, 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 - 20 h), 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 services.

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.

Ces dispositions s'appliqueront notamment pour la traversée des champs d'inondation du Rhône et de la Durance.

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

INDEMNISATION 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 la ligne 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.

INDEMNISATION 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

Dès à présent, lors de l'enquête publique, une solution a pu être trouvée et sera mise en œuvre, qui ménage l'environnement visuel et phonique à la fois pour l'hôpital d'Avignon et son futur centre de gériatrie.

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 qu'il soit procédé, tout au long du tracé, aux ajustements locaux (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 du 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.

LES ÉVALUATIONS COMPLÉMENTAIRES

• Caderousse

En limite des départements du Gard et du Vaucluse, la commission d'enquête a exprimé une préférence pour la variante dite "Ouest de Caderousse", en souhaitant toutefois que son tracé soit amélioré.

Le tracé de cette variante, étudié dès 1991 à l'échelle du 1/5000^e par la S.N.C.F., n'apparaît plus guère susceptible aujourd'hui d'améliorations notables.

L'optimisation de cette variante au regard des différents critères habituels se heurte en particulier à des aléas et difficultés techniques spécifiques accrues dus au franchissement du Rhône, en raison notamment des sujétions locales de la navigation sur le fleuve.

Cette variante, à supposer qu'elle s'avère techniquement réalisable, s'accompagnerait en tout état de cause d'impacts plus sévères sur le milieu naturel, d'un surcoût notable et de contraintes nouvelles sur les communes de Montfaucon et Saint-Geniès-de-Comolas.

Son étude sera cependant poursuivie, mais, en l'état, la variante préconisée par la commission d'enquête ne semble pas devoir être retenue.

Le Ministre a demandé une évaluation complémentaire qui, sous l'égide des Préfets établira, à l'issue des études en cours, un bilan comparatif actualisé de l'ensemble des variantes dites de Caderousse qui lui sera remis à la fin de l'année 1993.

Le Ministre appréciera sur cette base s'il y a lieu de remettre en cause le tracé mis à l'enquête.

