



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TGV Mediterranee

Question écrite n° 7959

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'environnement sur le site protégé du bois de Clary, situé dans l'Est du département du Gard à proximité d'Orange, qui pourrait être concerné par la passage du futur TGV Méditerranée. En effet, à la demande du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, une évaluation complémentaire est en cours dans la plaine de Caderousse entre Mornas et Pujaut. Une des variantes étudiées quant au futur tracé du TGV fait l'objet d'un véritable consensus dans le Nord-Vaucluse puisqu'elle évite les zones inondables et préserve au mieux l'habitat et l'environnement. En revanche, cette variante se heurte à une difficulté, après le franchissement du Rhône, avec le bois de Clary géré par l'Office national des forêts et classé en zone naturelle à intérêt écologique, faunistique et floristique. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître comment cette difficulté pourrait être surmontée afin que ce tracé qui apparaît, compte tenu des zones inondables qu'il évite, comme le plus satisfaisant pour les élus et la population du Nord-Vaucluse puisse être retenu.

Texte de la réponse

S'agissant du projet du TGV Méditerranée dans le nord du Vaucluse et dans le Gard rhodanien, la commission d'enquête avait estimé que le tracé soumis à l'enquête n'était pas le meilleur, que la variante proposée par l'association de défense des intérêts caderoussiens (dite « du bois de Clary ») devait être rejetée, et pense que la variante « des bords du Rhône » serait moins dommageable, en souhaitant toutefois que son tracé soit amélioré. À l'issue du comité interministériel du 23 septembre dernier et avant de saisir le Conseil d'État en vue de la déclaration d'utilité publique, le ministre chargé des transports a souhaité que la SNCF procède sous l'égide des préfets à une évaluation complémentaire, sans exclusive, de l'ensemble des variantes dites « de Caderousse ». Cette évaluation réalisée à la fin de l'année écoulée a porté sur le tracé Est de Caderousse mis à l'enquête, sur la variante dite « des bords du Rhône, le cas échéant aménagée, et sur la variante dite « du bois de Clary ». La variante dite « des bords du Rhône » : conformément au souhait formulé par la commission d'enquête relatif au tracé des bords du Rhône, des améliorations ont été recherchées. Mais ces études complémentaires n'ont pas permis de résoudre les problèmes pour la navigation, au droit de l'écluse de Caderousse. En effet, ce tracé rendrait, aux yeux des services compétents, la navigation sur le Rhône extrêmement difficile et ne peut donc être retenu. La variante dite « du bois de Clary » : en raison des contraintes locales d'insertion, la variante dite « du bois de Clary » imposerait la traversée par la ligne TGV du crassier de l'usine Ugine-Aciers. L'infrastructure de la ligne nouvelle ne pouvant pas reposer sur ces matériaux hétérogènes et évolutifs, cette option exigerait un transfert ou un réaménagement partiel de ce crassier, portant sur un volume d'au moins 270 000 mètres cubes de déchets industriels sensibles contenant notamment du chrome tri et hexavalent. Différents scénarios ont néanmoins été examinés, allant d'un remodelage et confinement sur le site à la recherche de possibilités de mise en décharge et de traitement physico-chimique. Tant en raison des risques liés à de tels travaux notamment pour la qualité des eaux et la pollution atmosphérique que de leurs aléas techniques et économiques, les services responsables ont formulé un avis très défavorable au franchissement de ce crassier. Aussi la variante du bois de Clary a dû être également rejetée. Ainsi, le 9 mars

dernier, M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, et M. Michel Barnier, ministre de l'environnement, ont confirmé le tracé à l'est de Caderousse du TGV Méditerranée tel qu'il a été mis à l'enquête à l'automne dernier. Le ministre chargé des transports a néanmoins demandé à la SNCF d'engager avec les populations riveraines et les élus concernés sur ce tracé du TGV la concertation la plus attentive afin d'optimiser l'insertion paysagère, les protections phoniques et les ouvrages hydrauliques du Rhône et de l'Aigues et de prendre les mesures appropriées de reorganisation de l'agriculture sur ce tronçon particulièrement sensible. En outre, le ministère de l'environnement mène avec le ministère chargé des transports un examen approfondi de la nature et de l'importance des ouvrages nécessaires à la prise en compte, par le projet, du risque lié aux zones inondables. En tout état de cause, le Gouvernement s'est engagé à ce que la ligne n'aggrave pas ce risque.

Données clés

Auteur : [M. Mariani Thierry](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7959

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : environnement

Ministère attributaire : environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 novembre 1993, page 3995

Réponse publiée le : 18 avril 1994, page 1929