



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

perspectives

Question orale n° 1332

Texte de la question

M. Étienne Mourrut interroge M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer au sujet du projet de contournement ferroviaire des villes de Nîmes et de Montpellier, qui s'inscrit dans le cadre du grand projet d'infrastructure de mise en place d'une ligne grande vitesse double fret/TGV (LGV), l'objectif de ce projet de contournement étant de désengorger les infrastructures ferroviaires et autoroutières entre Nîmes et Montpellier. Il était en effet souhaitable, notamment au regard des risques hydrauliques, que la bretelle de raccordement à la ligne de rive droite du Rhône fasse l'objet d'un examen particulièrement attentif et bénéficie d'une étude spécifique menée en parallèle à l'enquête publique. Force est de constater que nous n'avons, pour l'instant, pas été entendus. C'est ainsi que, suite à l'enquête publique terminée en juin 2004, les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ont été déclarés d'utilité publique et urgents, par décret du 16 mai 2005. Le tracé retenu entraîne un risque hydraulique important. Ce risque tient à la pérennité des ressources souterraines en eau potable, d'une part, et à la sécurité des populations, d'autre part. En effet, la nappe de la Vistrenque, qui alimente une population permanente de 25 000 personnes, court un risque important d'assèchement par coupe des aquifères depuis le Rhône. Par ailleurs, la future voie T2 se dresse en digue susceptible de retenir 6 000 000 m³ d'eau, en cas de pluie de 300 mm en 24 heures, phénomène que l'on rencontre de plus en plus fréquemment dans nos régions, pouvant engendrer l'inondation des communes de Bezouze, Redessan, et Manduel mais aussi des communes, situées en aval, en cas de rupture de l'ouvrage. En conséquence, et compte tenu de l'urgence déclarée, il lui demande de bien vouloir permettre de favoriser la réalisation rapide des études hydrauliques et environnementales sur le tracé T2 qui sont à ce jour absentes du dossier approuvé en y associant toutes les collectivités concernées, y compris les communes de Remoulins et Sernhac exclues du périmètre de l'enquête alors que directement concernées par le projet de tracé.

Texte de la réponse

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NIMES ET MONTPELLIER

M. le président. La parole est à M. Étienne Mourrut, pour exposer sa question, n° 1332.

M. Étienne Mourrut. Le projet de contournement ferroviaire des villes de Nîmes et Montpellier s'inscrit dans le cadre du grand projet d'infrastructure d'une double ligne à grande vitesse comprenant le fret. En effet, le développement économique de la région impose que les infrastructures ferroviaires et autoroutières entre Nîmes et Montpellier soient désengorgées.

Mais ce projet a suscité de nombreuses inquiétudes dont mon collègue Jean-Marc Roubaud et moi-même nous sommes fait l'écho depuis 2002 auprès des cabinets ministériels des transports, de l'écologie et de l'agriculture. Il était en effet souhaitable, en raison notamment des risques hydrauliques, que la bretelle de raccordement à la ligne de rive droite du Rhône fasse l'objet d'un examen particulièrement attentif et bénéficie d'une étude spécifique menée parallèlement à l'enquête publique.

Force est de constater que nous n'avons été pour l'instant que très peu entendus. Suite à l'enquête publique

terminée en juin 2004, les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ont été déclarés d'utilité publique et urgents par un décret du 16 mai 2005, ce qui ne nous empêche pas de rester fidèles à nos convictions et à notre démarche à la fois préventive et prospective aux côtés des maires des communes concernées. Nous continuons donc à multiplier les mises en garde contre les options qui ont été prises.

Le tracé retenu entraîne en effet un risque hydraulique important qui menace à la fois la pérennité des ressources souterraines en eau potable et la sécurité des populations. En effet, la nappe de la Vistrenque, qui alimente une population permanente de 25 000 personnes, court un risque important d'assèchement si les aquifères en provenance du Rhône sont coupés. Par ailleurs, la future voie T2 forme de fait une digue susceptible de retenir 6 millions de mètres cubes d'eau en cas de pluie de 300 millimètres en vingt-quatre heures, phénomène de plus en plus fréquent dans notre région. Dans un tel cas, les communes de Bezouce, Redessan et Manduel seraient inondées et les communes situées en aval le seraient aussi en cas de rupture de l'ouvrage.

En conséquence, et compte tenu de l'urgence déclarée, je remercie le ministre de bien vouloir favoriser la réalisation rapide des études hydrauliques et environnementales sur le tracé T2, qui sont à ce jour absentes du dossier approuvé, et de les mener en y associant toutes les collectivités concernées, y compris les communes de Remoulins et Sernhac, exclues du périmètre de l'enquête bien qu'elles soient directement concernées par le projet de tracé.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au tourisme.

M. Léon Bertrand, *ministre délégué au tourisme*. Monsieur le député, la déclaration d'utilité publique du projet de contournement de Nîmes et Montpellier a été prononcée le 16 mai 2005, à la suite d'une enquête publique.

Parmi les éléments constitutifs du dossier d'enquête, l'étude d'impact s'intéressait aux conséquences environnementales du projet et en particulier à celles relatives aux aspects hydrauliques.

Vous attirez l'attention sur le fait que l'enquête publique n'a pas été conduite conjointement avec une étude plus spécifique sur les risques hydrauliques. Or cette dernière s'intègre en fait à l'enquête qui doit être menée au titre de la loi sur l'eau, ce qui nécessite au préalable que les études d'avant-projet détaillées soient terminées.

RFF s'est très clairement engagé sur le principe de transparence et sur une obligation de résultat, comme l'exhaussement des voies de l'ordre du centimètre en zone sensible. Lors de l'enquête " loi sur l'eau ", RFF devra donc montrer que les moyens qu'il met en oeuvre sont conformes à cette obligation de résultat. Le Gouvernement y veillera.

M. le président. La parole est à M. Étienne Mourrut.

M. Étienne Mourrut. Votre déclaration va dans le bon sens, monsieur le ministre, et j'en prends acte.

Néanmoins, je renouvelle le souhait de voir les communes que j'ai citées associées au projet.

Données clés

Auteur : [M. Étienne Mourrut](#)

Circonscription : Gard (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1332

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 décembre 2005, page 11122

Réponse publiée le : 7 décembre 2005, page 7896

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 6 décembre 2005