



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## TGV Méditerranée

Question orale n° 1512

### Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences liées à la mise en service commerciale, le 10 juin 2001, du TGV Méditerranée, dans le haut Vaucluse mais aussi en Drôme provençale. Si l'on ne peut que se féliciter de cette prouesse technologique et humaine, qui place la Méditerranée désormais à trois heures de train de Paris et à quatre heures de train de l'Europe du Nord, son exploitation commerciale révèle néanmoins de nombreux inconvénients imprévus, tant pour les usagers que pour les riverains. S'agissant des usagers, ces derniers sont confrontés à une réorganisation des arrêts qui se traduit par la suppression ou la disparition progressive de certaines dessertes régionales. Ainsi, la construction d'une nouvelle gare TGV dans le haut Vaucluse ou en Drôme provençale entre Bollène et Montélimar, à proximité de la route nationale 7 et des échangeurs autoroutiers de Montélimar-Sud ou de Bollène, présenterait un double avantage. Elle favoriserait l'attractivité économique et touristique de la région en permettant l'implantation de nouvelles entreprises et en consolidant son attrait touristique, mais surtout elle garantirait le maintien d'un service public de proximité pour les usagers qui avaient coutume de prendre le TGV en gare d'Orange ou de Montélimar. Aussi, pour répondre aux attentes des usagers, des acteurs économiques et des élus, il lui demande de lui indiquer si la construction d'une nouvelle gare est techniquement envisageable, soit sur la commune de Lapalud, soit sur la commune d'Allan. Par ailleurs, s'agissant des riverains, ceux-ci et leurs associations de défense dénoncent la fréquence et l'intensité du bruit de la ligne TGV Méditerranée, faute de dispositifs phoniques de protection efficaces et adaptés. Ainsi, les habitants des communes du haut Vaucluse, à savoir Caderousse, Lapalud, Lamotte-du-Rhône, Mondragon, Mornas et Orange, sont particulièrement concernés par ces nuisances qui leur occasionnent quotidiennement de réels préjudices (bruits insupportables, vibration des vitres, perturbation des images télévisées). Compte tenu de l'ensemble des ces éléments, il lui demande de bien vouloir, d'une part, lui faire connaître les mesures concrètes qu'il entend prendre afin de réduire les nuisances sonores entre Caderousse et Lapalud et, d'autre part, de lui préciser le type de travaux programmés, leur localisation précise, le calendrier exact ainsi que le financement prévu.

### Texte de la réponse

#### CONSÉQUENCES DE LA MISE EN SERVICE DU TGV MÉDITERRANÉE

**M. le président. M. Thierry Mariani a présenté une question, n° 1512, ainsi rédigée :**

**« M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences liées à la mise en service commerciale, le 10 juin 2001, du TGV Méditerranée, dans le haut Vaucluse mais aussi en Drôme provençale. Si l'on ne peut que se féliciter de cette prouesse technologique et humaine, qui place la Méditerranée désormais à trois heures de train de Paris et à quatre heures de train de l'Europe du Nord, son exploitation commerciale révèle néanmoins de nombreux inconvénients imprévus, tant pour les usagers que pour les riverains. S'agissant des usagers,**

ces derniers sont confrontés à une réorganisation des arrêts qui se traduit par la suppression ou la disparition progressive de certaines dessertes régionales. Ainsi, la construction d'une nouvelle gare TGV dans le haut Vaucluse ou en Drôme provençale entre Bollène et Montélimar, à proximité de la route nationale 7 et des échangeurs autoroutiers de Montélimar-Sud ou de Bollène, présenterait un double avantage. Elle favoriserait l'attractivité économique et touristique de la région en permettant l'implantation de nouvelles entreprises et en consolidant son attrait touristique, mais surtout elle garantirait le maintien d'un service public de proximité pour les usagers qui avaient coutume de prendre le TGV en gare d'Orange ou de Montélimar. Aussi, pour répondre aux attentes des usagers, des acteurs économiques et des élus, il lui demande de lui indiquer si la construction d'une nouvelle gare est techniquement envisageable, soit sur la commune de Lapalud, soit sur la commune d'Allan. Par ailleurs, s'agissant des riverains, ceux-ci et leurs associations de défense dénoncent la fréquence et l'intensité du bruit de la ligne TGV Méditerranée, faute de dispositifs phoniques de protection efficaces et adaptés. Ainsi, les habitants des communes du haut Vaucluse, à savoir Caderousse, Lapalud, Lamotte-du-Rhône, Mondragon, Mornas et Orange, sont particulièrement concernés par ces nuisances qui leur occasionnent quotidiennement de réels préjudices (bruits insupportables, vibration des vitres, perturbation des images télévisées). Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, il lui demande de bien vouloir, d'une part, lui faire connaître les mesures concrètes qu'il entend prendre afin de réduire les nuisances sonores entre Caderousse et Lapalud et, d'autre part, de lui préciser le type de travaux programmés, leur localisation précise, le calendrier exact ainsi que le financement prévu. »

La parole est à M. Thierry Mariani, pour exposer sa question.

M. Thierry Mariani. Madame la secrétaire d'Etat au tourisme, permettez-moi d'insister sur les conséquences liées à la récente mise en service commerciale, le 10 juin 2001, du TGV Méditerranée, non seulement dans le haut Vaucluse, mais aussi dans la Drôme provençale.

Si l'on ne peut que se féliciter de cette prouesse technologique et humaine qui met désormais la Méditerranée à trois heures de train de Paris et à quatre heures de train de l'Europe du Nord, son exploitation commerciale révèle de nombreux inconvénients imprévus tant pour les usagers que pour les riverains.

Ma question de ce matin est donc double. Elle porte, d'une part, sur les légitimes revendications des usagers et, d'autre part, sur celles des riverains.

Les usagers sont confrontés à une réorganisation des arrêts qui se traduit par la suppression progressive, voire la disparition de certaines dessertes régionales. En effet, derrière la modification des horaires accompagnant l'ouverture de cette nouvelle ligne, tout se passe comme si, pour garantir sa réussite, il fallait supprimer les autres possibilités et contraindre les usagers à opter pour le tout-TGV nouvelle ligne.

Le désavantage majeur réside dans le fait que les usagers du haut Vaucluse et de la Drôme provençale sont pénalisés car ils doivent se rendre soit en gare de Valence, soit en gare d'Avignon-Courtine pour utiliser la nouvelle ligne TGV Méditerranée. Ces deux nouvelles gares n'étant pas situées en centre ville, les usagers permanents qui, de par leurs fonctions, sont appelés à emprunter régulièrement le TGV, choisissent de préférence la gare de Valence à celle de Montélimar, en raison des fréquences. Cependant, l'économie de temps réalisée grâce à la vitesse du TGV est absorbée par les difficultés rencontrées sur le trajet routier.

Ainsi, tous les habitants du Sud-Est ne tirent pas profit de ce nouvel équipement. Ils ne sont pas associés au développement de la grande vitesse ferroviaire, alors que des solutions existent pour

remédier à ce problème. En effet, la construction d'une nouvelle gare TGV dans le haut Vaucluse ou en Drôme provençale entre Bollène et Montélimar, à proximité de la route nationale 7 et des échangeurs autoroutiers de Montélimar-Sud ou de Bollène, présenterait un double avantage.

Elle favoriserait l'attractivité économique et touristique de la région en permettant l'implantation de nouvelles entreprises et en consolidant son attrait touristique, mais surtout elle garantirait le maintien d'un service public de proximité pour les usagers qui avaient coutume de prendre le TGV en gare d'Orange ou de Montélimar. Quant aux collectivités locales concernées -, elles l'ont dit et le répètent -, elles sont bien entendu prêtes à s'engager financièrement dans ce projet.

Les attentes des usagers, des acteurs économiques et des élus sont légitimes et l'ensemble de la population est fortement mobilisée. C'est la raison pour laquelle je demande à M. le ministre de m'indiquer s'il pense que la construction d'une nouvelle gare est techniquement envisageable, soit sur la commune de Lapalud, soit sur la commune d'Allan, soit sur toute autre commune entre Montélimar et Orange. Cette gare assurerait, dans le haut Vaucluse et en Drôme provençale, la continuité d'un service public ferroviaire de qualité. Ce projet semble-t-il réalisable et opportun ?

Par ailleurs, les riverains et leurs associations de défense dénoncent la fréquence et l'intensité du bruit de la nouvelle ligne TGV, faute de dispositifs phoniques de protection efficaces et adaptés. En effet, les nuisances ont été nettement sous-estimées lors de la construction de la ligne.

En tant que député, je suis régulièrement saisi de ce problème, et une pétition signée par une centaine de riverains orangeois du quartier de Martignan m'a récemment été adressée. En l'absence de murs anti-bruit, les habitants de ce quartier ont très mal vécu ce premier été d'exploitation commerciale du TGV. Comparant le bruit du TGV à celui d'un avion, ils n'ont pu profiter de leur extérieur et sont restés « calfeutrés » - je reprends leur propre expression - à l'intérieur de leur domicile.

De plus, fin juillet, j'ai participé à une réunion publique organisée à l'initiative de Jean-Marie Roche, maire de Caderousse, avec le riverains du tracé. Outre le bruit insupportable, les habitants de Caderousse se sont plaints d'autres nuisances engendrées par le TGV Méditerranée : vibration des vitres, perturbation des images télévisées ; tout cela n'avait pas été prévu à l'origine.

Ainsi, les habitants des communes du haut Vaucluse, non seulement de Caderousse et d'Orange, mais aussi de Lapalud, Lamotte-du-Rhône, Mondragon et Mornas, sont particulièrement concernés par ces nuisances qui leur occasionnent quotidiennement de réels préjudices. Ils le sont d'autant plus que la SNCF prévoit une augmentation croissante du trafic avec la mise en service de plusieurs dizaines de rames duplex.

A ces légitimes inquiétudes s'ajoute l'impression d'être des oubliés. En effet, les travaux de protection qui étaient pourtant prévus sur l'ancienne ligne Paris-Lyon-Marseille tardent. Ainsi, ceux annoncés à Bollène-la-Croisière depuis des années n'ont toujours pas eu lieu.

Sans remettre en cause la nécessité de cette nouvelle ligne TGV Méditerranée, indispensable pour remédier à la saturation actuelle des trafics autoroutier et ferroviaire dans la vallée du Rhône, la préservation de la qualité de vie des riverains doit rester une priorité incontestable. Le fait que la SNCF répare les dommages causés aux riverains est une évidence et une nécessité. C'est l'une de ses premières responsabilités.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et afin d'obtenir les garanties indispensables pour les riverains de la nouvelle ligne TGV, je demande à M. le ministre des transports de bien vouloir, d'une part, me faire connaître les mesures concrètes qu'il entend prendre afin de réduire les nuisances sonores entre Caderousse et Lapalud, et, d'autre part, de me préciser le type de travaux programmés, leur

localisation précise, le calendrier exact ainsi que le financement prévu.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.

**Mme Michelle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme.** Monsieur le député, la mise en service du TGV Méditerranée, qui constitue un atout économique considérable pour tout le Sud-Est de la France, a effectivement entraîné un certain nombre de perturbations pour les usagers. La SNCF et les régions concernées se sont employées à trouver sans tarder des solutions aux problèmes rencontrés, ce nouveau service supposant d'abord, et naturellement, une recomposition importante de l'offre ferroviaire dans la vallée du Rhône.

D'ores et déjà, afin d'améliorer l'accès des usagers au TGV, la mise en service de la ligne nouvelle s'est accompagnée d'une modification de la desserte classique et de la nécessaire recomposition de l'offre régionale.

Ainsi, avec le concours de la SNCF, les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes, en qualité d'autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, ont réorganisé l'ensemble des dessertes pour remplacer les services supprimés et adapter au mieux les correspondances.

Le nouveau dispositif mis en place n'est cependant pas définitif. Le bilan des premiers mois d'exploitation de la ligne nouvelle devrait permettre à la SNCF et aux régions d'amender si besoin le dispositif afin d'assurer la meilleure complémentarité entre les services d'intérêt national et d'intérêt régional.

La création d'une quatrième gare nouvelle entre Valence et Avignon a également fait l'objet d'études lors de la réalisation du TGV Méditerranée. L'évolution des conditions d'exploitation de la ligne et ses prolongements futurs vers l'Espagne et la Côte d'Azur pourront être l'occasion de réétudier l'intérêt qu'elle présenterait. Les emprises foncières nécessaires à une telle réalisation ont d'ailleurs été réservées à cet effet.

En ce qui concerne le dispositif de protection acoustique de la nouvelle ligne TGV, il faut rappeler que ce projet a fait l'objet d'efforts très importants en matière d'insertion dans l'environnement et qu'il a été réalisé avec des exigences renforcées quant à la prévention des nuisances acoustiques.

En complément de l'optimisation du tracé, un nombre important de protections acoustiques, murs anti-bruit ou merlons ont été construites afin de respecter l'engagement de ne pas dépasser un niveau de soixante-deux décibels à la mise en service de la ligne, niveau ramené à soixante décibels avec l'utilisation d'un matériel roulant de nouvelle génération. L'engagement a également été pris d'offrir aux propriétaires le rachat de leur habitation dans une bande de 300 mètres jusqu'à trois ans après la mise en service de la ligne nouvelle.

La direction du TGV Méditerranée prend soin de vérifier les niveaux de bruit sur l'ensemble du tracé. Les points de mesure sont définis en concertation avec les riverains et les collectivités concernées. Les communes de Caderousse, Lapalud, Lamotte-du-Rhône, Mondragon, Mornas et Orange sont, bien sûr, intégrées dans ce dispositif. Cette démarche, qui permettra de vérifier le respect des objectifs fixés, traduit un réel souci de transparence vis-à-vis des populations riveraines.

**M. le président.** La parole est à M. Thierry Mariani.

**M. Thierry Mariani.** Je vous remercie, madame la secrétaire d'Etat, de cette réponse. Je retiens un point positif : vous avez précisé que les emprises foncières nécessaires à la réalisation d'une quatrième gare nouvelle avaient été prévues. Si l'évolution du trafic l'impose, j'espère que l'Etat mettra tout en oeuvre pour créer cette nouvelle gare entre Montélimar et Orange. En effet, je le répète, on peut mettre aujourd'hui plus de temps qu'il y a quelques mois pour aller à Paris et l'on ne peut prendre qu'un train

ou deux dans la journée, la fréquence ayant été très réduite dans les gares de Montélimar et de Valence. J'espère que ce projet continuera à être étudié ; je le répète, les collectivités locales sont prêtes à y participer.

S'agissant des nuisances phoniques, on connaît le meilleur et le pire. Là où le TGV passe en cuve, les bruits sont naturellement atténués. Mais, dans certains endroits de ma circonscription, le TGV passe au milieu d'une plaine, sur une butte dont la hauteur peut atteindre plus de dix mètres, parce que l'on est au coeur d'une zone inondable. Il n'aurait peut-être pas fallu faire passer la ligne là, mais le débat a été clos il y a dix ans. Le problème, aujourd'hui, c'est qu'un TGV qui passe en plaine sur une butte de dix mètres, vous vous en doutez, cela fait du bruit sur un très large périmètre, et d'autant plus si le mistral souffle. Je vous demande donc de réétudier cette question. Des mesures ont été faites, mais elles n'ont pas été suffisantes. Par exemple, deux seulement ont été réalisées sur la commune de Caderousse. De surcroît, le résultat est radicalement différent selon que le mistral souffle ou non le jour dit.

Je retiens toutefois que le ministre est attentif à ces deux points. J'espère que la réaction de l'Etat sera rapide s'agissant des nuisances qui frappent les riverains, car leur vie s'est très nettement dégradée depuis la mise en service de cette ligne.

### Données clés

**Auteur :** [M. Thierry Mariani](#)

**Circonscription :** Vaucluse (4<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1512

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er octobre 2001, page 5485

**Réponse publiée le :** 3 octobre 2001, page 5280

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 1er octobre 2001