



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## TGV Mediterranee

Question écrite n° 10151

### Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la nécessité de tirer les conclusions des inondations provoquées par les crues du Rhone des 7 et 11 janvier 1994 dans la plaine de Caderousse (Vaucluse) et ce, dans la perspective de la portion de trace du futur TGV Mediterranee pour laquelle il a demandé une évaluation complémentaire. Ces nouveaux débordements du Rhone ont causé des dégâts, certes d'une extrême importance, mais qui pourraient être évités par la construction de la ligne du futur TGV Mediterranee dans cette plaine régulièrement inondée. En effet, si le « trace querrien » était retenu, la construction de cette ligne serait accompagnée de l'aménagement d'un remblai de plusieurs mètres de hauteur. Ce dernier constituerait alors un véritable obstacle à l'écoulement des eaux, amplifiant ainsi le risque d'inondation de cette zone et menaçant l'existence même de la cité de Caderousse. Ces nouvelles inondations dévastatrices démontrent une nouvelle fois toute la pertinence des propositions des élus, des représentants d'associations et des habitants de la plaine de Caderousse en faveur d'un trace à l'ouest de Caderousse, au plus près des bords du Rhone. Il lui demande de bien vouloir lui faire savoir quelles leçons et quels enseignements il tire des inondations des 7 et 11 janvier dans la perspective du futur TGV Mediterranee dont le trace dit « trace querrien » traverserait la plaine inondable de Caderousse sur près de 20 kilomètres.

### Texte de la réponse

Le trace du TGV Mediterranee mis à l'enquête emprunte la vallée du Rhone puis celle de la Durance. Il franchit certains affluents de ces deux grands cours d'eau et traverse des secteurs de plaine susceptibles d'être inondés. La faisabilité de ce trace au regard des sujétions hydrauliques a d'abord été appréciée dès le stade des études préliminaires, en 1989 et 1990, par les services techniques de la SNCF avec le concours de bureaux d'études extérieurs spécialisés. Les études hydrauliques détaillées des franchissements de ces deux cours d'eau ainsi que des secteurs d'épandage naturel ou de stockage temporaire de leurs crues ont été pour la plupart anticipées dès 1991, c'est-à-dire très en amont de la déclaration d'utilité publique à l'issue de laquelle elles sont pour ce type de projet habituellement engagées, et leur progression suivie par les instances, syndicats ou services, gestionnaires de ces cours d'eau. Ces études mettent en œuvre des modèles mathématiques ou des simulations sur maquette, réalisées par les meilleurs laboratoires spécialisés (SOGREAH-CNR...). Elles consistent à déterminer les dimensionnements des ouvrages de telle sorte que, même dans les conditions des plus grandes crues connues, ou à défaut de temps de retour centennal, d'une part la sécurité des voyageurs et la pérennité de l'infrastructure soient assurées, d'autre part les conditions de sécurité des riverains qui résident dans les zones potentiellement exposées à des risques d'inondations ne soient pas modifiées par la présence de la ligne TGV. Les dimensionnements ainsi définis sont en outre testés au regard de conditions locales encore plus exceptionnelles, déterminées au cas par cas avec les gestionnaires des cours d'eau, afin de vérifier que dans ces situations extrêmes, la sécurité de la ligne et des voyageurs demeure assurée et que celle des riverains n'est pas remise en cause. Les résultats des études relatives au franchissement du canal de Donzère, du secteur de Caderousse et de celui de l'île Saint-Georges ont dès à présent été rendus publics. Ils montrent que la présence de la ligne TGV ne perturbera pas l'écoulement et la gestion des crues dans les zones

concernees. Les etudes en cours concernant le secteur de Lapalud, Lamotte-du-Rhone et Mondragon, qui tiennent compte des evenements recemment survenus, seront achevees fin mars 1994. Leurs resultats seront alors, dans le meme souci de bonne information et de transparence, presentes aux elus, populations et services concernes. Il en sera de meme courant juillet des dimensionnements des ouvrages et des dispositions relatifs a la plaine inondable de l'Aigues. Les conditions de franchissement de l'ensemble des rivieres affluentes dont l'etude est egalement confiee a des bureaux d'etudes exterieurs a la SNCF, satisferont aux memes criteres et exigences de securite. Les etudes relatives aux petits bassins versants, talwegs ou champs temporairement inondables, prendront en compte les specificites pluviales meridionales a partir de recommandations et methodes preconisees par des experts independants reconnus et connaissant bien les conditions locales. Toutes ces etudes seront versees au dossier des enquetes hydrauliques qui, a l'issue de la declaration d'utilite publique, seront effectuees conformement aux nouvelles dispositions de la loi sur l'eau.

## Données clés

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

**Circonscription :** - RPR

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10151

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire :** équipement, transports et tourisme

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 17 janvier 1994, page 192

**Réponse publiée le :** 14 mars 1994, page 1285