



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TGV Mediterranee

Question écrite n° 7437

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les risques que représente pour plusieurs communes de Vaucluse, toutes situées en zone inondable, la décision du 23 septembre dernier fixant le trace du futur TGV Mediterranee dans le nord de ce département. La commune de Lamotte-du-Rhone est ainsi directement concernée par la partie définitive du trace du futur TGV. Cette commune se trouve désormais coincée entre le Rhone et le futur remblai du TGV, constituant une véritable digue à l'ouest, et cette digue et le canal de Donzere-Mondragon à l'est. Il faut rappeler que la crue du Rhone du 9 octobre et des jours suivants a complètement submergé la commune de Lamotte-du-Rhone, isolée pendant plusieurs jours. Le remblai du TGV, en enclavant définitivement Lamotte-du-Rhone, risquerait donc d'aggraver considérablement cette situation dans l'hypothèse de nouvelles crues du Rhone. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les orientations et les mesures précises qu'entend suivre et prendre le Gouvernement face à la menace réelle d'inondations ainsi aggravées pour la commune de Lamotte-du-Rhone par le trace TGV tel qu'annonce le 23 septembre dernier.

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, réalisés 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 concernées. Les études en cours concernant le secteur de Lapalud, Lamotte-du-Rhone et Mondragon, qui tiennent compte des événements récemment survenus, seront achevées fin mars 1994. Leurs résultats 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 rivières 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 : 7437

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er novembre 1993, page 3759

Réponse publiée le : 14 mars 1994, page 1285