



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TGV Mediterranee

Question écrite n° 7547

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les conséquences nefastes que pourrait avoir le tracé définitif du futur TGV Méditerranée, officialisé le 23 septembre 1993, pour la commune de Bollène dans le Vaucluse. Si le centre-ville de Bollène n'est pas directement touché par le passage du futur TGV, une partie des zones rurales de cette commune est en revanche préoccupée par le passage de la future ligne TGV du fait de sa situation en zone inondable. Les terribles inondations du 1er octobre dernier quand le Lez a dévasté la ville, la proximité de la commune avec le site nucléaire du Tricastin sont autant de facteurs aggravants et inquiétants qui ne peuvent être négligés. Les mises en garde formulées par la commission d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique étaient explicites à cet égard. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les mesures précises envisagées par le Gouvernement afin de prendre en considération tous les risques liés à la réalisation du futur TGV Méditerranée dans sa traversée de la commune de Bollène.

Texte de la réponse

Le tracé du TGV Méditerranée mis à l'enquête emprunte la vallée du Rhône 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 tracé 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-Rhône et Mondragon, qui tiennent compte des événements récemment survenus, seront achevées fin mars 1994. Leurs résultats seront alors, dans le même souci de bonne information et de transparence, présentés aux élus, populations et services

concernes. Il en sera de même courant juillet des dimensionnements des ouvrages et des dispositions relatifs à la plaine inondable de l'Aigues. Les conditions de franchissement de l'ensemble des rivières affluentes dont l'étude est également confiée à des bureaux d'études extérieurs à la SNCF, satisferont aux mêmes critères et exigences de sécurité. Les études relatives aux petits bassins versants, talwegs ou champs temporairement inondables, prendront en compte les spécificités pluviales méridionales à partir de recommandations et méthodes préconisées par des experts indépendants reconnus et connaissant bien les conditions locales. Toutes ces études seront versées au dossier des enquêtes hydrauliques qui, à l'issue de la déclaration d'utilité publique, seront effectuées conformément 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 : 7547

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 3760

Réponse publiée le : 14 mars 1994, page 1285