



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TGV Mediterranee

Question écrite n° 7548

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur l'inquiétude que suscite, parmi les habitants de la commune de Mondragon, la décision du 23 septembre 1993 concernant le trace définitif du TGV Mediterranee dans le Nord-Vaucluse entre Lapalud et Mornas. En effet, le remblai nécessaire à la construction de la ligne nouvelle va créer une digue artificielle susceptible de modifier dangereusement le cours des eaux et d'accentuer de façon sensible le risque d'inondation dans cette plaine au confluent du canal de Donzere et du Rhone. De plus, il convient de signaler qu'une partie des habitants de la commune de Mondragon va désormais se trouver enserrée entre les remblais de la ligne du TGV et l'autoroute Lyon-Marseille. La crue du Rhone du 9 octobre dernier et des jours suivants, qui s'est ajoutée à la crue du Lez du 1er octobre 1993, a démontré que ce secteur était particulièrement exposé aux risques naturels. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître la position qu'entend adopter le Gouvernement sur ce problème et notamment quels ouvrages précis et quelles mesures spécifiques seront mis en place afin que les conséquences éventuelles des crues du Rhone ne soient pas aggravées par la construction de la nouvelle ligne TGV sur la commune de Mondragon.

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 Donzere, 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 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 : 7548

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