



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Méditerranée

Question écrite n° 21073

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les engagements de l'Etat dans les zones inondables de la commune de Caderousse (Vaucluse) concernée par le tracé de la nouvelle ligne TGV Méditerranée. Des engagements ont été pris afin que les ouvrages du TGV Méditerranée soient dimensionnés de telle sorte que, même dans les conditions des plus grandes crues connues, ils n'aggravent pas les risques des inondations. Or il semblerait que, suite aux travaux entrepris, la vitesse des courants soit nettement supérieure à ce qui fut initialement prévu. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer, d'une part, si les services de l'Etat compétents en la matière ont dûment constaté ce problème et, dans l'affirmative, de lui préciser, d'autre part, si des solutions sont à l'étude afin de remédier à cette situation.

Texte de la réponse

Les conditions de franchissement de la plaine inondable de Caderousse par le TGV Méditerranée ont fait l'objet d'études hydrauliques détaillées, sur modèles mathématiques et physiques, ainsi que d'une mission d'expertise spécifique du Conseil général des ponts et chaussées. Les conclusions de ces études et les recommandations de la mission ont été prises en compte dans l'arrêté interpréfectoral du 12 juillet 1996 pris en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et autorisant les travaux de construction du TGV Méditerranée. Cet arrêté a spécifié les caractéristiques (nombre, implantation, ouverture) des ouvrages hydrauliques à réaliser, de manière à restituer les champs d'inondations des plus grandes crues connues, à ne pas aggraver leurs conditions d'écoulement, à préserver la sécurité des riverains au regard du niveau atteint par les plus hautes eaux et de leur vitesse d'écoulement et à assurer la pérennité de l'infrastructure ferroviaire. En ce qui concerne la phase de réalisation des travaux proprement dite, la SNCF a présenté aux services chargés de la police de l'eau une demande d'autorisation pour la mise en place d'ouvrages et dérivations hydrauliques et de drainages provisoires destinés au rétablissement des écoulements pendant la durée du chantier. Les dispositions imposées à l'entreprise bénéficiaire du lot ont été spécifiées par l'arrêté préfectoral du 20 février 1998. Aucune crue du Rhône n'a été observée depuis l'engagement des travaux. En revanche, un épisode orageux d'une intensité exceptionnelle est intervenu fin mai 1998 sur le secteur de Lapalud - Lamotte-du-Rhône, où la hauteur d'eau tombée correspond à un temps de retour supérieur à dix ans, ce qui a perturbé temporairement le chantier et ses abords ; cet événement n'a pas affecté la plaine de Caderousse, où aucun désordre n'a été constaté. La SNCF a effectué une analyse de cet épisode pluvieux ; cette analyse inclut les recommandations complémentaires adressées à l'entreprise pour remédier, dans l'attente de la mise en oeuvre des ouvrages définitifs, aux désordres observés imputables aux conditions d'exécution du chantier. Ce document a été mis à disposition des associations intéressées, et il en a été rendu compte dans le cadre du comité départemental de suivi réuni sous l'égide du préfet.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Mariani](#)

Circonscription : Vaucluse (4^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21073

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 2 novembre 1998, page 5989

Réponse publiée le : 5 avril 1999, page 2088