Inondations : les réponses commencent à émerger

Publication : vendredi 10 février 2017 15:43

La République du Centre, 10 février 2017

Après les inondations

RAPPORT MINISTÉRIEL ■ Réflexion menée à la suite des polémiques nées lors des sinistres de mai-juin 2016

Les réponses commencent à émerger

Une étude a été réalisée par le ministère de l'Environnement sur les causes des inondations et la gestion de la crise à Orléans et dans son agglomération.

Philippe Abline
philippe.abline@centrefrance.com

Pourquoi avoir laissé les véhicules (trois cents semi bloqués pendant plusieurs jours) pénétrer sur l'autoroute A10 alors que l'eau commençait à monter le 31 mai 2016 ? Comment expliquer que l'on ait failli évacuer une partie du centre pénitentiaire d'Orléans-Saran lors des inondations alors qu'il avait moins de deux ans ?

Un rapport du ministère de l'Environnement - que le sénateur du Loiret (PS) Jean-Pierre Sueur avait sollicité - vient d'être rendu public. Notre rédaction en a pris connaissance, hier *(l'intégralité des 90 pages est disponible sur notre site lamap.fr)*. Dix recommandations sont émises *(lire ci-contre)*.

Les grandes lignes de ce document, rédigé à la fois à expliquer les origines des inondations et comment la situation a été prise en compte.

Gestion de la crise sur l'A10. Le rapport montre qu'un concours de circonstances a ralenti des prises de décision. Rappelons que près de 300 véhicules ont été bloqués pendant dix jours à hauteur de Gidy. 550 usagers ont dû être évacués. Cofiroute n'est pas entièrement responsable, considère l'étude. Elle a pris des mesures « un minimum, au moins une certaine intensité dans les actions de déviation demandées ». L'étude signale, en effet, que la réorganisation de l'Etat concernant l'information routière et la gestion de crise (par la préfecture de Rennes) datait du 1er mai et n'était pas encore au point un mois plus tard. Le document souligne aussi que la décision de fermer l'autoroute revenait au préfet, comme le stipule un article réglementant la concession.

> « Cinq millions d'euros de recettes perdus au péage »

Le document reconnaît que le concessionnaire autoroutier a mis en œuvre des moyens conséquents : évacuations des usagers à sa charge, communication importante, évacuation de l'eau... Cofiroute a profité 5 millions d'euros de recettes de péage et dépensé 4 millions pour la prise en charge des usagers et la remise en état, selon les services du ministère de l'Environnement.

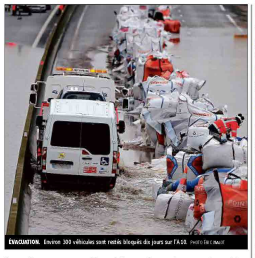
Tangentielle ouest. Inondée au niveau de la tranche de Saint-Jean-de-la-Ruelle, la tangentielle a empêché l'évacuation des poids lourds (très nombreux, Orléans étant un important noeud routier) sortis de l'autoroute.

Station d'épuration de Gidy. La nouvelle station d'épuration située dans le lit de la Retrève et ses abords ont été inondés, réduit la capacité opérationnel de la crise. « Il pourrait être à l'origine d'une accentuation de phénomène d'inondation de Gidy ».

Centre pénitentiaire de Saran. Le document souligne que les fondations avaient déjà été inondées lors de la construction, en 2011. Il pointe aussi du doigt le système d'évacuation des eaux conçu pour « une pluie d'occurrence décennale », insuffisant donc pour gérer un événement de niveau « cent cinquantenal » comme au printemps dernier.

Centre de traitement des ordures ménagères de Saran. Il a été inondé lui aussi et arrêté totalement du 1er au 14 juin, en partie à cause d'un « défaut de fonctionnement ». La facture est salée : 3 millions d'euros de travaux à réaliser et 2 millions de perte d'exploitation.

Sapeurs-pompiers. Les signataires du document estiment que la crise a été bien gérée par les établissements Service qui ont dû interrompre leur production à Gidy lors des inondations. La facture s'élève à 250.000 euros de travaux et 2 millions pour la non-production et les salaires. Une subvention de 70.000 euros de la Direccte a été donnée pour les quatre jours de fermeture. ■



EVACUATION. Environ 300 véhicules sont restés bloqués dix jours sur l'A10. PHOTO DR / MAIRIE

LES DIX COMMANDEMENTS

Voici les dix recommandations issues du rapport.

1 Approfondir la connaissance du fonctionnement hydrologique et hydrogéologique du bassin versant de la Retrève et compléter le recensement de l'ensemble des gouffres.

2 Demander au Syndicat de la Retrève et à Cofiroute de réaliser un plan d'aménagement global du bassin de la Retrève sur la base d'un plan de moyenne importance combiné à un indice d'humidité des sols élevé.

3 Vérifier auprès du Conseil départemental les conditions de sécurisation de la trémie de Saint-Jean-de-la-Ruelle par des équipements adaptés *(photo)*.

4 Surveiller les précipitations de l'année glissante *(année de date à date)* et l'indice d'humidité des sols, pendant que Météo France de manière combinée aux vigilances jaunes de Météo France *(les alertes rouges)*. Mettre en place un dispositif de surveillance et d'alerte du niveau 0 sur à l'amont de l'A10.

5 Publier rapidement l'enveloppe approchée *(une cartographie sur la base de la réalité géologique des alluvions modernes)* des inondations potentielles extrêmes *(cent cinquantenales)* et des inondations *(centenaux) n'apparaît pas dans les Territoires à risque important (TRI) d'inondation du Val d'Orléans)*. Mettre en chantier, sans délai, la réalisation d'un atlas des zones inondables sur la base d'un relevé des laisses de crue (*les marques laissées par les eaux*) lors des crues de mai 2016 et encourager les maires à poser les repères de crues dans les bourgs intéressés.

6 Demander à l'AgglO de conduire un programme de travaux de protection des zones inondables, en mobilisant plurielles dans le secteur aussi ouvert de la communauté d'agglomération d'Orléans.

7 Par le porter à connaissance et le contrôle de légalité, imposer aux pétitionnaires dans les zones à risque et y imposer des contraintes constructives adaptées dans le cadre des documents d'urbanisme ou de la mobilisation de l'article R111-2 du code de l'urbanisme.

8 Équiper les zones à risque de l'A10 d'éclairages, de caniveaux et de barrières permanentes de coupure, à l'image de celle existant au PK 34 de l'A87, pour éviter que les automobilistes ne s'engagent sur la section à risque et ne soient pris au piège.

9 Étudier en lien avec Cofiroute et les autres sociétés d'autoroutes les modalités de fermeture à titre conservatoire d'une autoroute en pleine voie. *(Le contrat de concession indique que les interruptions de la circulation peuvent être prises en cas de force majeure, autorisées par arrêtés des préfets concernés ; ce qui a retardé la décision de fermer l'A10. Il faut définir à l'avance les critères d'appréciation pour que les inondations représentent une force majeure).*

10 Réaliser régulièrement des exercices de crise pour tester la nouvelle organisation, améliorer la liaison avec le Conseil départemental et épouser différents scénarios en fonction de l'importance de retenir vers les élus (préfet du Loiret et préfet délégué à la défense et à la sécurité de la zone Ouest). ■

TRÉMIE. Inondée à Saint-Jean-de-la-Ruelle.

RÉACTIONS

JEAN-PIERRE SUEUR, SÉNATEUR. « Dès que les événements se sont produits, j'ai demandé une enquête à Ségolène Royal. Elle a mandaté l'inspection générale du ministère. Ces deux personnes ont fait un très gros travail. Ils ont étudié plus longtemps la situation en abordant l'hydrologie, le prison, l'UTOM, la tangentielle... C'est une étude exhaustive. Pourquoi n'a-on laissé les véhicules entrer sur l'autoroute alors qu'une partie était déjà inondée ? Le rapport indique bien qu'il y a eu une mise situation de danger. La proposition de mettre en place des cerniers et des barrièrages est indispensable. Cela ne me paraît pas compliqué avec les technologies actuelles d'interdire l'accès en cas de danger. Quand il y a des événements, il faut en tirer les conséquences. Dans le courrier qu'elle m'a adressé en me transmettant le rapport, Ségolène Royal indique que ces recommandations font actuellement l'objet d'échanges entre ses services et Cofiroute. Je serai vigilant à ce que ces dès préconisations soient mises en œuvre le plus vite possible. C'est une question de responsabilité de tous, car c'est un enjeu de sécurité publique. » ■

ALEXANDRE THIBAUDEAU, VICE-PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION D'ASSISTANCE AUX SINISTRÉS DU LOIRET. « Je suis bien sûr pour les recommandations du rapport, mais cela fait 20 ans qu'on fait des études sur la Retrève. Le syndicat est au courant depuis longtemps, qu'il y a un risque. On voi encore déposer de l'argent, pour dire des choses qu'on sait déjà. Toutes ces propositions-là, nous sinistrés, nous avons pu les faire. Et nous n'acceptons pas de ne pas avoir été consultés dans le cadre de cette... consultation. Concernant, leur recommandation relative à l'urbanisation, c'est trop tard, c'est déjà construit. Le rapport parle de précipitations modérées, je ne sais pas ce qu'il leur faut. Il y a eu aussi un gros défaut d'entretien des fossés. Pour l'autoroute, lorsqu'elle a été construite, c'est la solution la plus économique qui a été choisie, en se disant que le risque était mineur. Ici, il pleut depuis deux jours, et j'ai de l'eau au fond de mon jardin, cela n'arrivait pas avant, le nappe de Beauce doit être encore saturée. Des travaux, c'est bien, mais on a tous peur, j'aimerai bien pouvoir dormir tranquille. Les actions de sinistrés deviennent enfin faire bouger les choses. » ■

PRÉFECTURE. Les services du préfet indiquent qu'ils ont reçu « ce rapport il y a quelques jours » et sont « en trois d'analyser ses conclusions. Nous organisaronss rapidement une présentation du rapport en présence des inspecteurs avec l'ensemble des parties concernées, pour tirer les enseignements utiles. » ■

Propos recueillis par Cindy Boulier-Bidaud
et Cofiroute, Orléans Métropole et Cofiroute ne sont pas responsables.

Phoca PDF