



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Est

Question orale n° 1254

Texte de la question

M. François Dosé attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la réalisation du TGV Est européen. Les sociétés maîtres d'oeuvre pour la réalisation des travaux d'infrastructures du TGV Est européen dans le département de la Meuse, la SNCF et SCET Autoroute ont présenté aux élus et aux propriétaires les propositions de trajet définitif et d'ouvrages d'art nécessaires au passage du TGV. A cette occasion, certains problèmes se sont révélés dont l'un soulève la désapprobation de toutes les parties concernées. A Lacroix-sur-Meuse, la ligne TGV doit franchir la vallée de la Meuse. La réalisation de deux viaducs est prévue à chaque extrémité, complétés par un remblai. Les habitants des communes situées en amont ainsi que les agriculteurs redoutent les inondations dans les villages et prairies engendrées par des crues plus importantes, déjà aggravées par la construction de l'autoroute A 4. Ils considèrent que les études hydrauliques menées ne prennent pas en compte les crues exceptionnelles qui surviennent parfois et que les paramètres utilisés peuvent être erronés ou incomplets. Ces ouvrages sont construits pour une très longue durée et il ne faut négliger aucun risque. Demain, il sera impossible de rectifier les approximations d'aujourd'hui. Aussi exigent-ils la création d'un viaduc qui enjambrerait la totalité de la vallée : le surcoût est faible par rapport au coût total de la ligne et des désordres prévisibles par la mise en oeuvre du remblai. Tous leurs arguments apparaissent justes et fondés. Aussi il souhaiterait connaître le surcoût dû à la création d'un viaduc complet et ses directives afin de dégager des solutions acceptables.

Texte de la réponse

M. le président. M. François Dosé a présenté une question, n° 1254, ainsi rédigée:

«M. François Dosé attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la réalisation du TGV Est européen. Les sociétés maîtres d'oeuvre pour la réalisation des travaux d'infrastructures du TGV Est européen dans le département de la Meuse, la SNCF et SCET Autoroute ont présenté aux élus et aux propriétaires les propositions de trajet définitif et d'ouvrages d'art nécessaires au passage du TGV. A cette occasion, certains problèmes se sont révélés, dont l'un soulève la désapprobation de toutes les parties concernées. A Lacroix-sur-Meuse, la ligne TGV doit franchir la vallée de la Meuse. La réalisation de deux viaducs est prévue à chaque extrémité, complétés par un remblai. Les habitants des communes situées en amont ainsi que les agriculteurs redoutent les inondations dans les villages et prairies engendrées par des crues plus importantes, déjà aggravées par la construction de l'autoroute A 4. Ils considèrent que les études hydrauliques menées ne prennent pas en compte les crues exceptionnelles qui surviennent parfois et que les paramètres utilisés peuvent être erronés ou incomplets. Ces ouvrages sont construits pour une très longue durée et il ne faut négliger aucun risque. Demain, il sera impossible de rectifier les approximations d'aujourd'hui. Aussi exigent-ils la création d'un viaduc qui enjambrerait la totalité de la vallée: le surcoût est faible par rapport au coût total de la ligne et des désordres prévisibles par la mise en oeuvre du remblai. Tous leurs arguments apparaissent justes et fondés. Aussi il souhaiterait connaître le surcoût dû à la création d'un viaduc complet et ses directives afin de dégager des solutions acceptables.»

La parole est à M. François Dosé, pour exposer sa question.

M. François Dosé. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, les deux sociétés maîtres d'oeuvre pour la réalisation des travaux d'infrastructure du TGV Est européen dans le département de la Meuse, la SNCF et SCET Autoroute ont présenté aux élus et aux propriétaires les propositions de trajet définitif et d'ouvrages d'art nécessaires au passage du TGV.

A cette occasion, certains problèmes se sont révélés mais l'un d'entre eux soulève la désapprobation et le mécontentement de la part de toutes les parties concernées. Il s'agit du franchissement de la vallée de la Meuse, en particulier à Lacroix-sur-Meuse. A cet endroit, en effet, il est prévu de conjuguer un remblai et un ouvrage d'art, disons même un important remblai et un petit ouvrage d'art.

Les habitants des communes situées en amont et les agriculteurs redoutent les inondations dans les prairies, dans les villages, engendrées par des crues importantes, lesquelles ont déjà été aggravées par la construction de l'autoroute A 4. Ils considèrent que les études hydrauliques menées par les maîtres d'oeuvre ne prennent pas en compte les crues exceptionnelles qui tendent à devenir fréquentes, et que les paramètres utilisés sont incomplets.

Or ces ouvrages seront construits pour une très très longue durée. Il ne faut donc négligé aucun risque car, demain, il sera impossible de rectifier les approximations d'aujourd'hui. Les habitants exigent donc la création d'un viaduc plus important, qui enjambrerait la totalité de la vallée. Le surcoût serait faible au regard du coût total de la ligne et des désordres qui résulteraient de la réalisation du remblai.

Ces arguments m'apparaissent fondés et raisonnables. C'est pourquoi je souhaite connaître les directives que vous entendez donner au nom de l'Etat, monsieur le ministre, pour valider ces propositions, afin que ne soient pas réalisés de tels ouvrages dans l'urgence et au grand désarroi des populations.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, comme vous le savez, le TGV Est-européen a été déclaré d'utilité publique le 14 mai 1996 et, depuis, il a fait l'objet d'un dossier comportant les engagements de l'Etat pour la bonne insertion du projet dans les territoires traversés. Une première étude sur la traversée de la vallée de la Meuse avait permis de déterminer les ouvertures hydrauliques nécessaires, portant l'ouverture hydraulique totale à 400 mètres. A la suite des concertations effectuées lors de l'enquête publique portant sur le projet, le dossier des engagements de l'Etat a finalement retenu un aménagement qui porte l'ouverture hydraulique à 650 mètres. Il indique également que ces dispositions devraient satisfaire largement aux contraintes hydrauliques. Enfin, le dossier des engagements de l'Etat précise que l'étude serait reprise en intégrant les observations relevées lors de la crue de l'hiver 1993-1994.

Entre les deux viaducs qui franchiront la vallée, l'aménagement retenu prévoit le fameux remblai d'une longueur de 400 mètres que vous avez évoqué. La solution qui consisterait à le remplacer par un viaduc représenterait un surcoût d'environ 40 millions de francs, dont le financement n'est pas prévu pour l'instant.

Bien entendu, je comprends vos interrogations, monsieur le député, comme je comprends celles des populations riveraines, et je peux vous assurer que je demanderai que toutes les précautions soient prises pour évaluer l'impact du projet sur l'écoulement des eaux en situation de crue.

Par ailleurs, une étude globale menée pour l'établissement public d'aménagement de la Meuse et de ses affluents a permis de vérifier la conformité du dimensionnement retenu avec, en complément, un ouvrage hydraulique de franchissement de la route départementale, pour tenir compte des contraintes du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

Enfin, dans le cadre du suivi des engagements de l'Etat, une expertise supplémentaire, dont les conclusions seront bientôt connues, doit être réalisée sur les résultats de l'étude commandée par RFF, sous la responsabilité du préfet de la Meuse, afin que toutes les hypothèses soient validées.

L'aménagement retenu fait et fera donc l'objet d'un maximum de précautions, afin de garantir la sécurité des riverains situés en amont et en aval de la ligne nouvelle.

M. le président. La parole est à M. François Dosé.

M. François Dosé. Monsieur le ministre, je me satisfais évidemment qu'une expertise soit menée par l'Etat, en particulier pour valider la pertinence de la solution technique.

Je sais que vous aimez la politique au quotidien, et je vais vous conter une anecdote.

A 40 kilomètres en amont de cette barre, dans la vallée de la Meuse, il y a une commune qui, depuis un an, se voit refuser la réalisation d'un terrain de foot d'un hectare, parce qu'un tel remblai perturberait les flux.

Comment peut-on dire qu'un remblai bloquant la vallée de la Meuse ne devrait normalement pas trop gêner la

fluidité de l'eau alors qu'à quarante kilomètres en amont, on refuse d'accorder un hectare pour faire un terrain de foot sous prétexte que cela perturberait les courants en cas d'inondation ? C'est la DDE qui est en cause, votre service, monsieur le ministre ! Or c'est ainsi qu'on crée le trouble et la crainte !

J'aimerais donc que vous donniez des consignes précises pour que la politique, ça veuille dire quelque chose au quotidien et qu'on n'ait pas le sentiment qu'il y a un régime pour les uns parce que c'est une puissance d'Etat - RFF et SNCF - et un autre pour les autres !

Données clés

Auteur : [M. François Dosé](#)

Circonscription : Meuse (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1254

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 décembre 2000, page 7215

Réponse publiée le : 10 janvier 2001, page 11

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 25 décembre 2000